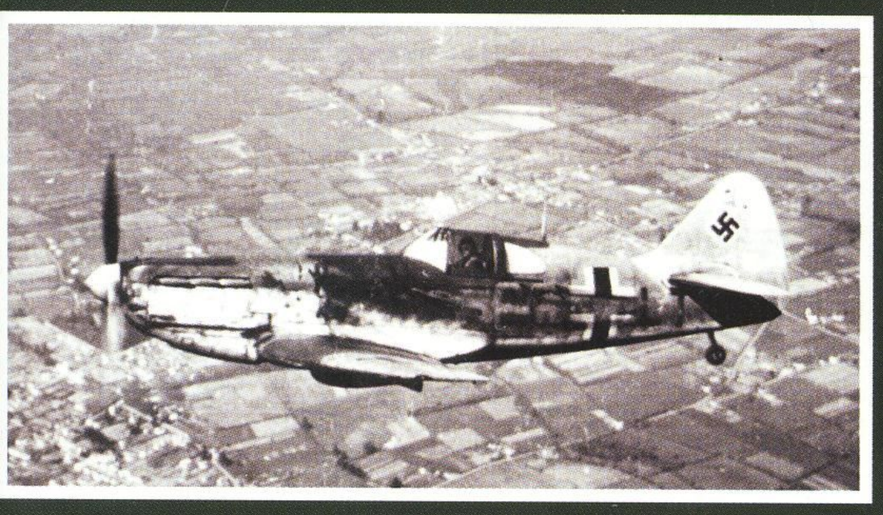
HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

N°6

BIMESTRIEL
AVRIL-MAI 99

DES D.520 « EXOTIQUES »



LES PUMAS

« MASSACRE » À SEDAN

M 4873 - 6 - 39,00 F - RD

NOTAM

[NOTICE TO AIRMEN]

L'HISTOIRE AU TROISIÈME NIVEAU

À l'heure où l'on construit l'Europe, un profond sentiment régionaliste se dessine en France (ceci expliquant sans doute cela) et l'histoire de l'aviation n'échappe pas à ce phénomène. Depuis quelque temps, on voit régulièrement paraître des livres consacrés au passé aéronautique d'une région, d'un département ou d'une ville, ou bien traitant d'un épisode spécifique avec unité de lieu et d'action.

Personnellement, je n'ai rien contre ces ouvrages. Après tout, l'Histoire n'est-elle pas faite d'histoires, grandes et petites ? Mais, franchement, certains me donnent l'impression de regarder le journal télévisé à travers une station régionale de France 3. C'est vrai que c'est parfois reposant de s'isoler du Kosovo ou des grands discours de nos politiciens, mais j'avoue avoir du mal à concentrer mon attention sur la mésaventure d'un cyclomotoriste renversé par une vache sur la D.321.

Ce n'est pas du mépris pour le travail fourni par ces auteurs. Loin de là ! La plupart ont investi beaucoup de leur temps, de leur énergie et même de leurs économies, pour retrouver et faire parler les témoins, recouper toutes les informations, affiner chaque détail. Certains livres sont le fruit de nombreuses années de labeur. Cela force le respect et souvent, l'admiration.

Malheureusement, nombreux sont les auteurs qui se contentent d'être des journalistes d'investigation, là où l'on attend d'eux un travail d'historien. À force de plancher sur leur sujet, certains ont fini par croire qu'il est le centre du monde aéronautique ou le tournant de la guerre. Regarder par le petit bout de la lorgnette permet de découvrir des aspects méconnus et passionnants de l'histoire de l'aviation – à condition de retourner de temps en temps la lorgnette dans le bon sens... Beaucoup d'ouvrages à vocation régionale manquent singulièrement de profondeur et d'analyse pour recadrer telle opération ou tel événement dans son contexte général.

On ne peut pas uniquement publier des livres sur les grandes théories et les doctrines, mais quand on consacre deux cent cinquante pages à une opération de bombardement bien précise, il me semble indispensable de fixer les idées du lecteur sur le comment du pourquoi.

Je n'ai pas l'intention de faire fusiller les auteurs régionaux. Simplement, j'aimerais leur rappeler que leur région fait partie d'un ensemble plus vaste, dont leur vie quotidienne subit l'influence directe pour le meilleur et pour le pire. Il en va de même pour l'aviation.

C-J. Ehrengardt

AÉRO-JOURNAL N° 6 – Avril - mai 1999

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00010.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 2ème trimestre 1999
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS
32500 La Sauvetat
(Tél/fax : 05.62.65.20.13 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

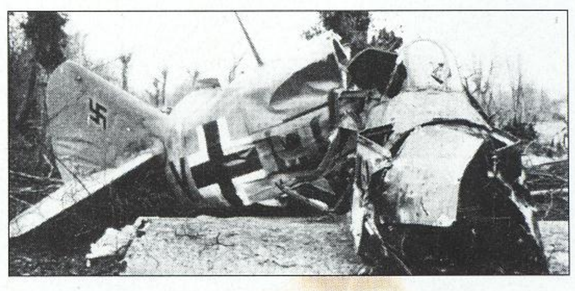
Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Avec les FFI
Fin août 1944, alors que les forces allemandes sont prises en tenaille entre la Normandie et la Provence, les Français remettent sur pied une aviation militaire avec les moyens du bord. Notamment, avec des D.520 destinés à l'origine à la Luftwaffe...

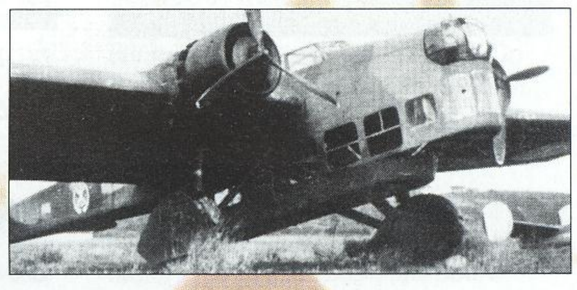
13 Les poches de l'Atlantique
Seconde partie de la saga des ultimes opérations des D.520. Ayant regagné le giron de l'armée de l'Air, les derniers D.520 sont employés contre les poches de l'Atlantique au sein des GC II/18 et I/18.

18 Les D.520 de la Luftwaffe
Très prisé par les Allemands, le D.520 se révèle pourtant un appareil délicat et même dangereux, surtout si l'élève-pilote se trompe dans le sens de la manette des gaz...

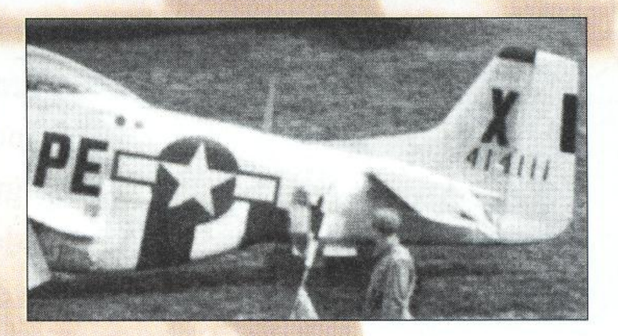


25 Les D.520 italiens
Manquant cruellement de chasseurs armés d'un canon de 20 mm, les Italiens sont ravis de mettre la main sur un certain nombre de D.520 en novembre 1942. Ils vont s'empresser de les utiliser contre les B-24.

28 Miracle sur la Meuse
Quand on parle de la mission que les Amiot 143 ont effectuée le 14 mai sur la région de Sedan, c'est inévitablement le terme de « massacre » qui revient. C'est plutôt le mot « miracle » qui devrait être employé !



35 Camouflage et marques
On reparle de bandes, celles appliquées dans le cadre de l'opération « Overlord ». Comment ont-elles été choisies, comment ont-elles évolué ? De la théorie à la pratique.



38 La chasse « embarquée » allemande
Le saviez-vous ? La Luftwaffe alignait une unité de chasseurs embarqués. Sa principale caractéristique fut, justement, de n'avoir jamais opéré depuis un porte-avions...

41 Les as : Albert Littolff et Noël Castelain
Inséparables au combat, Littolff et Castelain disparaissent le même jour au cours du même engagement.

48 La revanche du Puma
Abattu un jour par un P-38, un pilote hongrois se voit offrir l'occasion de prendre sa revanche. Il ne va pas s'en priver..

55 La chasse française : les GC II/2
Historique succint et points de repère pour le GC II/2 de 1940 et le GC II/2 *Berry*, formé en 1944 au Royaume-Uni.

En couverture : le commandant Michel, commandant le GC II/2 en septembre 1939. Il ne porte pas la combinaison de vol, mais a bouclé les harnais directement sur sa veste trois-quarts en cuir.

D.520 à la reconquête de la France (1)

Avec les F.F.I.

Christian-Jacques Ehrengardt

Juste après le débarquement allié en Provence, le Sud-Ouest se soulève contre l'occupant. Formé dans la hâte, avec du matériel de récupération, un groupe de chasse FFI voit le jour à Toulouse et à Tarbes. Les pilotes manquent d'entraînement et les avions de souffle; le rendement s'en ressentira. Mais, ce groupe poursuivra les Allemands jusqu'aux poches de l'Atlantique avant de se fondre au sein de l'armée de l'Air.

UNE RÉSISTANCE DÉSUNIE

Dès l'armistice de juin 1940, la résistance contre l'occupant s'organise dans le sud de la France, bien que cette région soit encore comprise dans la « zone libre ». Outre la mise en place d'organisations secrètes, un important matériel est dissimulé dans des caches soigneusement camouflées. Ce mouvement de résistance se développe sur une plus grande échelle à partir du 17 novembre 1942, date à laquelle les Allemands envahissent la zone non occupée.

Comme ailleurs en France, dans la région R4 (Toulouse) la résistance est loin d'être unie. Aux côtés d'organisations d'obédience politique se trouve l'O.M.A. (Organisation Métropolitaine de l'Armée), formée d'anciens cadres de l'armée et de réservistes, non politisés, dont le seul but est de chasser l'occupant du sol français. Son chef local, le commandant Pommiès, ne parvenant pas à trouver un terrain d'entente avec les autres organisations de résistance, décide de créer sa propre unité, le Corps Franc P (qui deviendra ensuite Corps Franc Pommiès).

Le 6 juin 1944, date de la mobilisation générale, ce ne sont pas moins de 6 000 volontaires qui rallient le C.F.P., ce qui en fait, de loin, la plus importante formation militaire de la région. En fait, dans la région R4, les événements vont se précipiter peu après le débarquement allié en Provence, qui a lieu le 15 août 1944.

DES DEWOITINE POUR L'OCCUPANT

Depuis fin janvier 1943, l'usine SNCASE de St Martin-du-Touch, près de Toulouse, avait repris son activité sous le contrôle direct de la firme allemande Erla. Cette dernière avait passé commande pour l'achèvement de 150 Dewoitine D.520, qui se trouvaient alors à différents stades de finition sur les chaînes. Erla avait également signé un contrat pour la remise en état de 242 D.520 capturés lors de l'invasion de la zone libre.

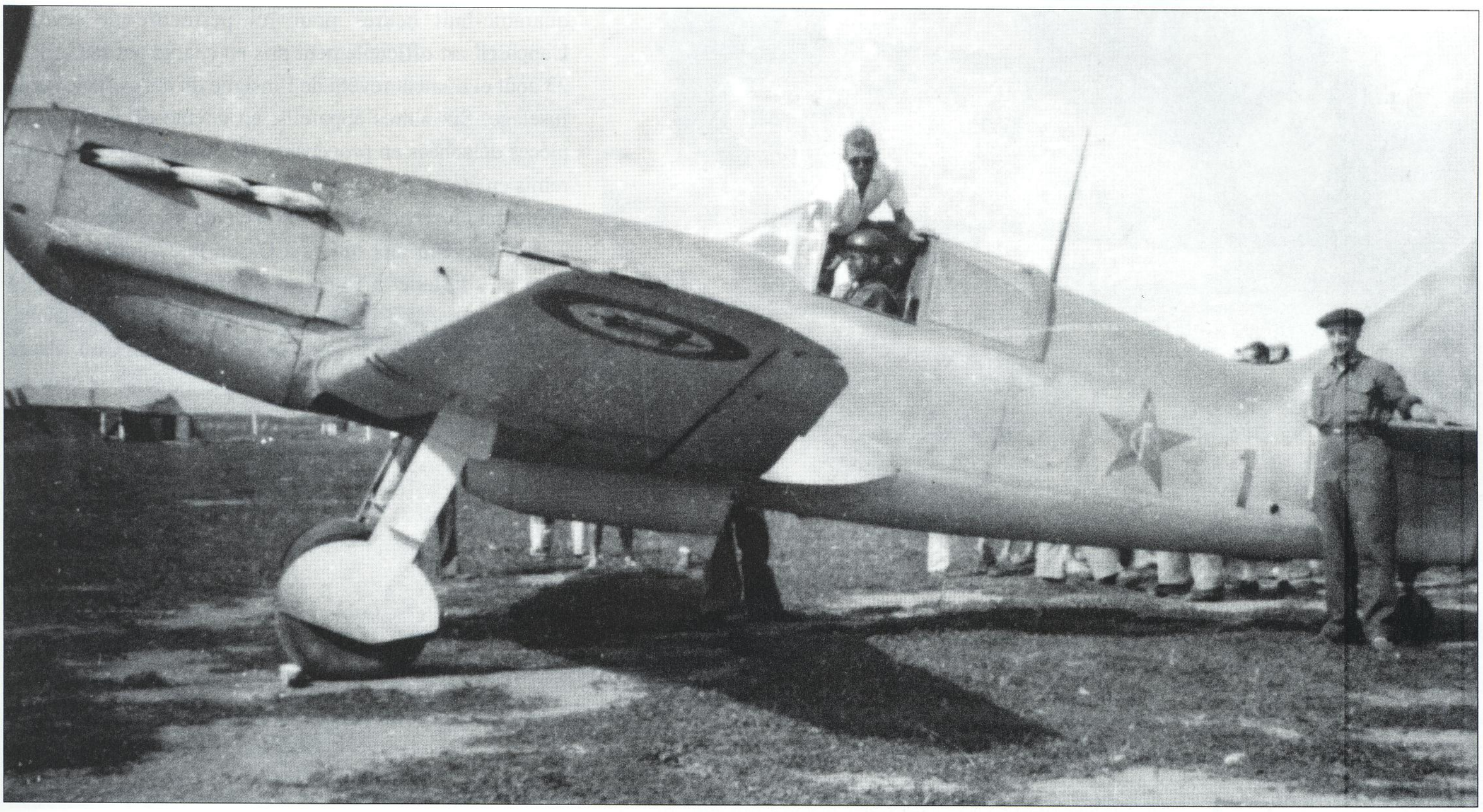
Toutefois, en raison d'un plan de charge qui dépassait les capacité de la SNCASE, une partie de la production dut être délocalisée à l'usine Morane-Saulnier d'Ossun, dans la banlieue de Tarbes (1). Le rendement de cette usine sera si faible qu'aucun des dix avions neufs assemblés entre octobre 1943 et mars 1944 ne sera livré avant la libération. Il faut préciser que les activités de M. Caillette, sous-directeur de l'usine, ne sont pas étrangères à cet état de fait. En outre, le 10 mars 1944, un bombardement allié détruira quelques uns des 60 D.520 en attente de remise en état; leurs morceaux serviront à reconstituer neuf appareils livrés à la Bulgarie en juillet 1944.

La situation ne sera guère plus brillante à la SNCASE. Également victime de bombardements, l'usine de Toulouse ne livrera que 130 D.520 neufs et 48 remis en état avant août 1944.

UN GROUPE DE CHASSE FFI

L'idée de monter une escadrille de chasse FFI remonte au 25 mai 1944, lorsque M. Segaut, préfet des Hautes-Pyrénées et ancien pilote de chasse de 14-18, demande au sous-lieutenant de réserve Marestaing et à Cliquet, pilote d'essais chez Morane-Saulnier, de rassembler

Les premiers D.520 de Toulouse, fin août 1944. Dans l'alignement, il ne manque que le « 1 », sur lequel s'est tué l'adjudant-chef de Bar. Au premier plan, le n° 526 qu'utilise généralement Marcel Doret. (Collection J. Mutin)



Previous page:
The very first D.520s at Toulouse, late August 1944. In the line-up, one is missing : the «1» which crashed on August 24 with A/C de Bar at the controls who met with his death. On the foreground, n° 526 usually flown by Marcel Doret.

Above and below:
the first D.520 soon after having been rolled out of the Tarbes-Ossun factory, on August 23. It still bears the Lorraine crosses and the insignia of the FFI unit, Corps Franc Pommiès, which the Groupe Doret was initially rattached to.

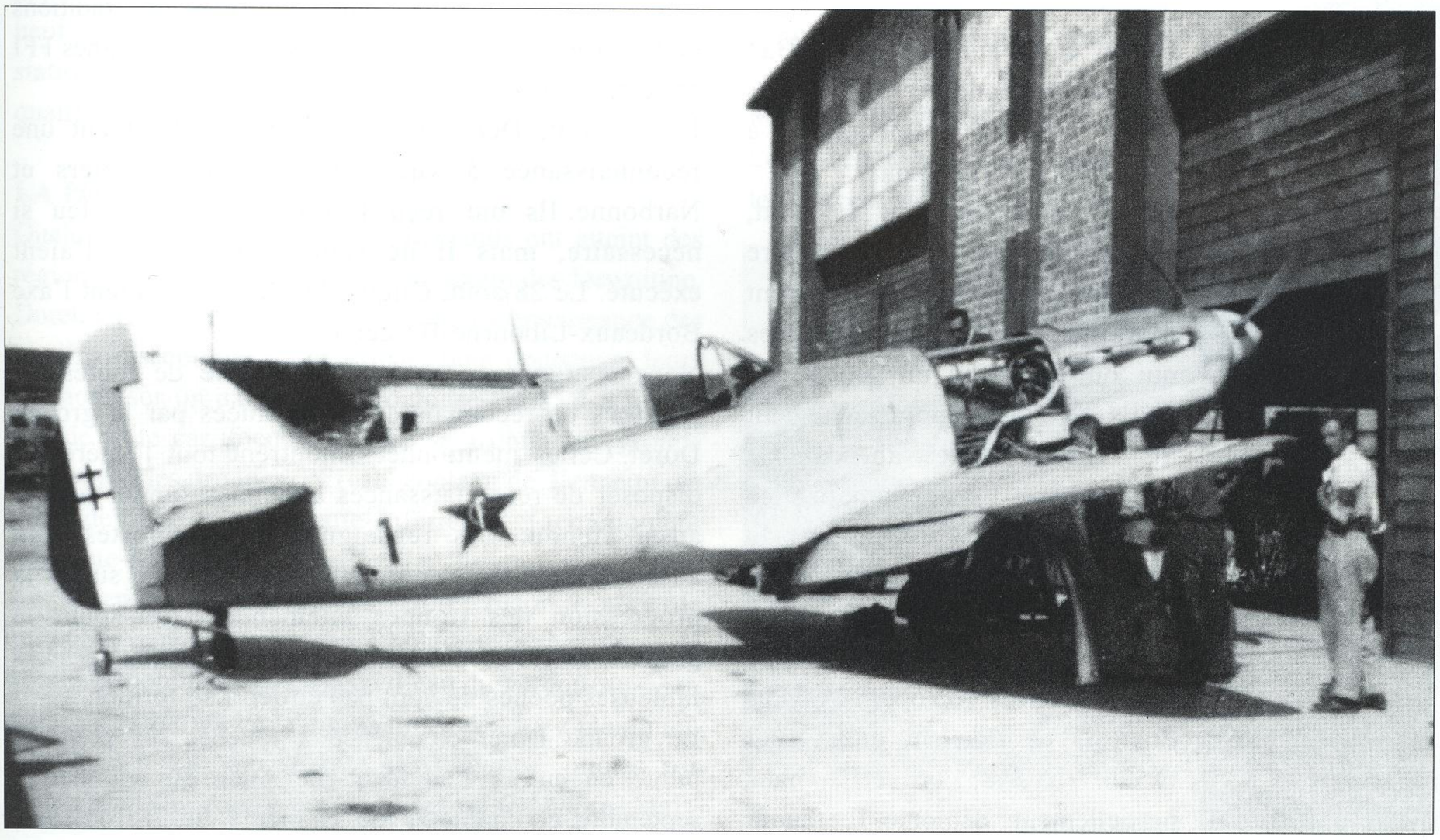
clandestinement les meilleurs pilotes de la région (2). Le matériel serait à récupérer sur les terrains de Toulouse et d'Ossun, dès le départ des Allemands. Les contacts sont rapidement pris et les effectifs réunis permettent d'envisager la création d'un groupe complet.

Les événements s'accélèrent à partir du 15 août. Menacées d'être isolées à la fois par la progression alliée depuis la Normandie et par les débarquements en Provence, les forces allemandes qui occupent le Sud-Ouest commencent à refluer en masse vers le nord-est, tout en cherchant à bloquer l'accès aux ports de l'Atlantique.

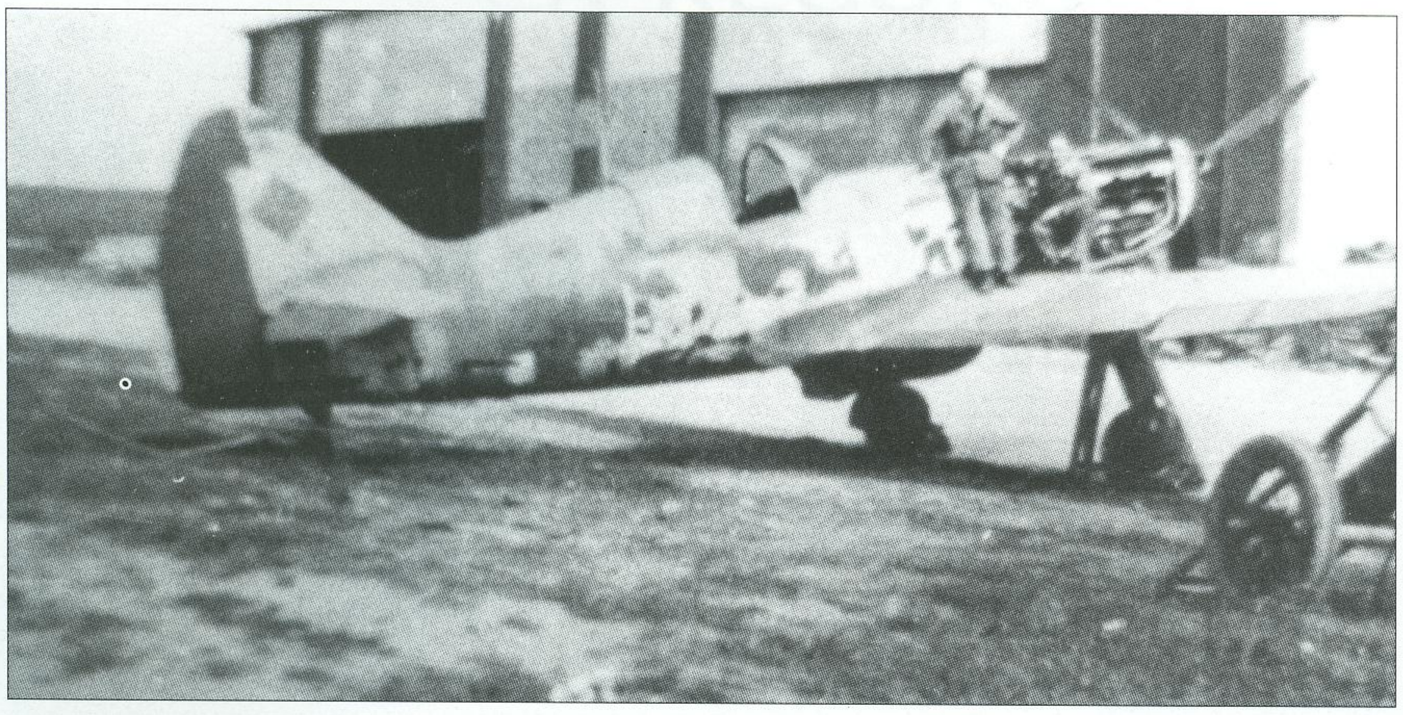
Dès le 16 août, des négociations ont été ouvertes par le C.F.P. avec le lieutenant allemand commandant la base d'Ossun. Les Français veulent récupérer le terrain et les installations intactes, en particulier le dépôt de carburant. Un *modus vivendi* ayant été trouvé entre les deux parties, le matin du 19 août, tous les Allemands évacuent Ossun, sauf dix-sept aviateurs qui sont faits prisonniers par le groupe du C.F.P. venu prendre possession du terrain.

Le 19 août, le colonel Ravanel, commandant les Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) dans la région R4, signe l'acte de naissance officiel du « Premier Groupe de Chasse FFI de la Région R4 ». Le commandement de cette unité ayant été refusé par deux anciens officiers de l'armée de l'Air, il est offert par M. Segaut à Marcel Doret, le 20 août.

Dans la soirée du 20, le sous-lieutenant Marestaing reçoit chez lui l'ordre du colonel Ravanel d'attendre le commandant Doret et de gagner ensuite ensemble



Le « 1 » de Tarbes (n° 548), dans sa première livrée, avec l'insigne du Corps Franc Pommiès et la croix de Lorraine, mais sans les bandes noires et blanches, peu après à sa sortie de l'usine d'Ossun, le 23 août 1944. L'insigne disparaîtra rapidement, sans doute à la demande du capitaine Gérardot.
(Collection R. Cassou)



Ci-dessus :
l'un des tout premiers D.520 remis en état à l'usine Morane-Saulnier de Tarbes-Ossun.
On ne sait malheureusement pas de quel appareil il s'agit. (Photo M. Garel, collection G. Fruchart)

Above:
One of the first D.520s overhauled at Tarbes-Ossun.

Below:
Jean Cliquet was one of the original pilots of the Groupe Doret. He was a test-pilot of the Morane-Saulnier factory at Tarbes-Ossun.

Ossun. Le lendemain, Doret arrive dans une traction Citroën conduite par son neveu, le sergent Maublanc, avec le capitaine de Palaminy également à bord. À Lannemezan, les quatre hommes sont stoppés par un officier du C.F.P. qui leur donne un itinéraire différent pour éviter la garnison allemande de Tarbes, qui fait mouvement sur la RN 117. La traction s'arrête pour la nuit à Bagnères-de-Bigorre, dont la population célèbre sa libération. Le véhicule arrive à Tarbes dans la matinée du 22 août, où le petit groupe retrouve Cliquet. Ils sont accueillis à Ossun par Caillette qui leur dit (3) : « *Bravo, les amis. Les Frisés viennent juste de faire les malles. Ils ne seront pas bien loin dans deux heures... c'est le temps qu'il nous faut pour remonter les hélices de vos deux premiers zincs (je les avais si bien planquées que je ne les retrouvais plus), pour peindre les cocardes et..., j'allais oublier le principal, pour mettre les chargeurs en place. Vous allez pouvoir faire une visite de courtoisie aux Allemands, ce qui va bien les épater* ».

PREMIÈRES MISSIONS

Ci-dessous :
Jean Cliquet, devant le « 1 » de Tarbes-Ossun, le 24 août 1944. (Collection R. Cassou)

Cependant, la première mission de guerre d'un D.520 n'a pas été l'œuvre du groupe d'Ossun. En effet, dès le départ des Allemands de St Martin-du-Touch, les pilotes d'essais de la SNCASE, Galy, Barbot et l'adjudant-chef de Bar, ont couru récupérer les avions qu'ils avaient soustraits à l'attention de l'occupant.
Dans l'après-midi du 19 août, sans ordre et de leur propre initiative, deux pilotes viennent mitrailler les troupes mongoles qui ont accroché un groupe de civils, rejoint par un détachement du C.F.P., aux abords de Montauban. Le lendemain, les D.520 continuent de harceler la colonne allemande qui s'échappe le long de la vallée de la Tauge.
À Ossun, les prévisions de Caillette se sont révélées trop optimistes. Les Français ne trouvent qu'un seul D.520 (n° 548) en état, mais partiellement démonté. Il faudra quarante-huit heures pour lui permettre de revoler. L'appareil est officiellement pris en charge par le C.F.P. le 23 août et dûment revêtu de l'insigne du corps franc sur le fuselage. Six autres appareils, en attente de livraison de pièces détachées en provenance de Toulouse, peuvent être remis en état de vol sous une quinzaine de jours.
Souhaitant reprendre la situation en mains, Doret demande à Galy de venir aux ordres à Ossun le 22 août. Il décide alors de s'installer à Toulouse-Blagnac, qu'il rejoint le 24 en compagnie de Palaminy, Marestaing et Maublanc. Deux escadrilles sont formées, celle d'Ossun est placée sous les ordres de Cliquet, capitaine de réserve et celle de Blagnac sous les ordres de Léopold Galy, lieutenant de réserve (4).
En ce qui concerne le matériel, la situation à Toulouse est plus favorable. Une rapide estimation fixe à une quarantaine le nombre d'appareils pouvant être remis en état de vol.
Le 24 août, le capitaine Cliquet effectue la première mission officielle (une reconnaissance) de ce qui devenu maintenant le Groupe de Chasse Doret. Ce même jour, l'adjudant-chef de Bar s'écrase avec le n° 531 près d'Encausse au cours d'une reconnaissance sur le Gers. Le pilote est tué sur le coup.

REPRISE EN MAIN

Le 25 août, le groupe reçoit l'ordre de reconnaitre le secteur d'Albi et d'approfondir en direction de Fleurance et Condom, à la recherche des éléments ennemis en cours de repli. Le lendemain, l'adjudant Barbot survole Mont-de-Marsan et Pau, dans le même but.
Ce même 26 août voit l'arrivée à Toulouse du capitaine Gérardot, dépêché par l'état-major général d'Alger auprès de Doret. C'est la première mesure de reprise en main de l'unité par l'armée de l'Air. Sans vouloir en faire une sorte de « commissaire politique », le capitaine Gérardot est vraisemblablement venu avec l'ordre d'éviter toute dérive éventuelle, même si la conduite du groupe Doret a été jusqu'ici irréprochable. C'est apparemment lui qui donne l'ordre de repeindre les avions avec des marques plus conformes aux traditions de l'armée de l'Air (on peut penser que les insignes FFI ont disparu à ce moment-là).
Le 27 août, Doret, Cliquet et Galy effectuent une reconnaissance à vue entre Castres, Béziers et Narbonne. Ils ont reçu l'ordre d'ouvrir le feu si nécessaire, mais il ne semble pas qu'ils l'aient exécuté. Le 28 août, Cliquet et Barbot survolent l'axe Bordeaux-Libourne-Bergerac.
Nous épargnerons au lecteur la liste de toutes les missions de reconnaissance effectuées par le groupe Doret. Celles mentionnées montrent tout l'intérêt de disposer de reconnaissances aériennes sur un secteur aussi étendu. Les renseignements rapportés sont aussitôt exploités et permettent aux FFI de suivre la progression des troupes allemandes, qui, pour la plupart, refluent vers Bordeaux et l'Atlantique. Les fameuses poches ne vont pas tarder à se former.
Le groupe Doret commence à toucher ses premiers pilotes en renfort : l'adjudant-chef André qui rejoint le 1er septembre et l'adjudant de Grandpré, le 7. Toutefois,

Toujours le n° 548, cette fois revêtu des bandes noires et blanches, typiques des Forces aériennes du Sud-Ouest, probablement début septembre 1944.
(Collection R. Cassou)

aucun des deux n'est qualifié sur D.520 et ils doivent commencer par un entraînement rendu d'autant plus difficile que les effectifs du groupe sont très réduits.
Le 4 septembre, les Allemands se retranchent à la pointe de Grave. Cependant, il subsiste encore quelques foyers de résistance dans l'arrière-pays, notamment en Vendée et en Charente, tandis que Poitiers, Le Blanc et Châteauroux sont encore occupés. Les troupes allemandes cherchent à forcer le passage vers le nord-est, en direction générale de Bourges et Dijon.
Ce même jour, à la suite d'une panne d'hélice, l'adjudant Barbot est contraint de poser le n° 513 train rentré près de Colomiers (Haute-Garonne). Il est grièvement blessé.
Le 6 septembre, le groupe Doret reçoit deux nouveaux appareils en dotation, portant le total des livraisons à neuf avions. Il n'en reste plus que sept, dont deux stationnent à Ossun, pour seulement quatre pilotes qualifiés sur D.520.

LA POINTE DE GRAVE

Quelques jours plus tard, les Allemands ont atteint des régions situées au-delà du rayon d'action des Dewoitine. Doret, Cliquet et Galy effectuent une reconnaissance des terrains susceptibles d'être utilisés pour poursuivre leurs missions sur un axe général Toulouse-Paris. Il n'y aura pas de suite car, bientôt, l'ordre sera donné au groupe d'appuyer les troupes FFI au contact de l'ennemi en Gironde et en Charente-Inférieure (actuellement Charente-Maritime).
Le 9 septembre à 8 heures, Doret reçoit l'ordre de mitrailler « par surprise, en employant le maximum de forces disponibles » le château d'eau du Verdon-sur-Mer, situé à l'extrémité de la pointe de Grave. Le « maximum de forces » est vite réuni : deux avions, pilotés par l'adjudant-chef André et l'adjudant de Grandpré. Mais, les obus perforants sont restés à Tarbes; le capitaine de Palaminy doit aller les chercher à Balma en Goëland en fin de matinée. Cependant, de Grandpré connait des ennuis de train d'atterrissage et la mission doit être repoussée au lendemain.
Le 10 septembre à 7h40, les deux appareils décollent. L'adjudant de Grandpré, sur le n° 629, est abattu par la *flak* en arrivant à proximité de l'objectif et est fait prisonnier. André tire 25 obus, avec peu de réussite, et rentre sans encombre.
Le sous-lieutenant Marestaing est envoyé à Bordeaux pour une bien étonnante mission : négocier la libération de l'adjudant de Grandpré avec les autorités militaires allemandes. Il revient bredouille, mais de Grandpré réussira à s'évader et à regagner le groupe deux mois plus tard.

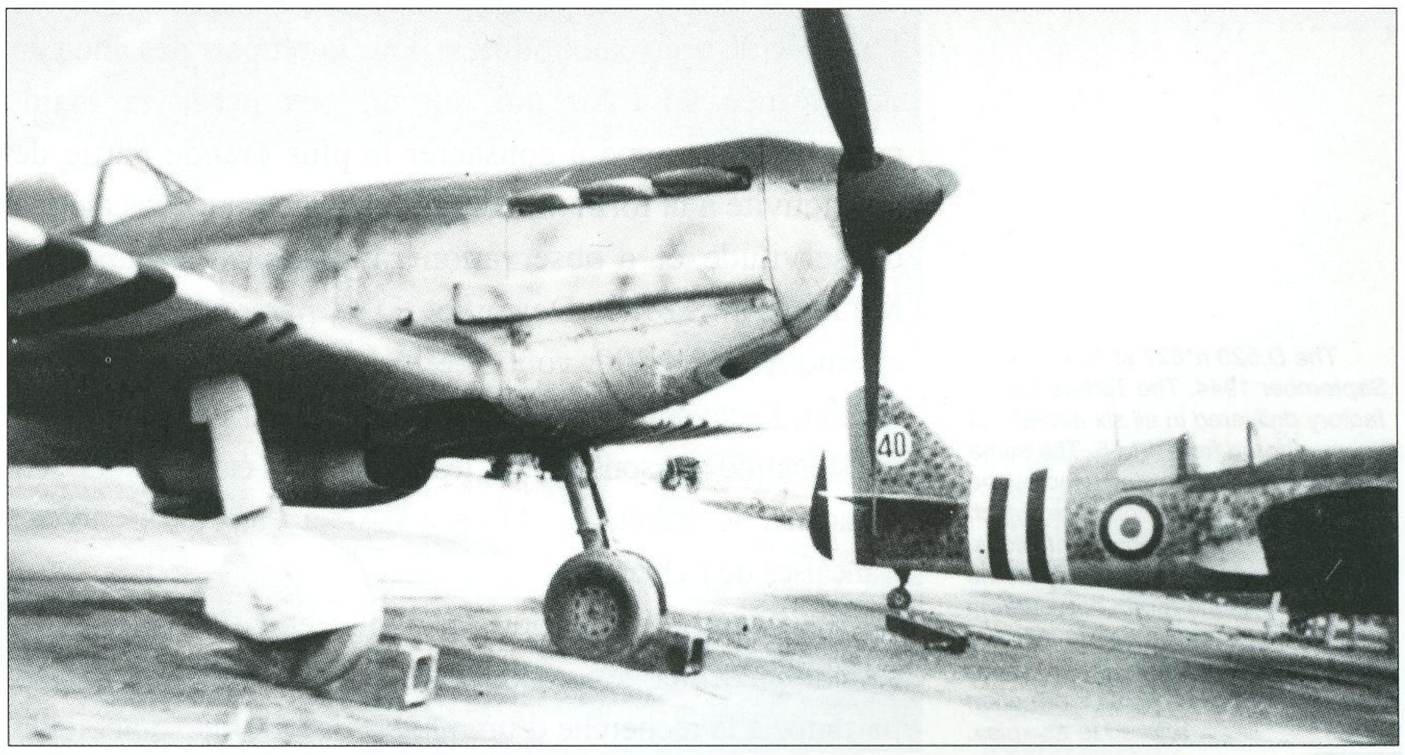
Above:
Again the «1» (n°548) bearing the typical invasion stripes as used by the French air forces on the homeland.

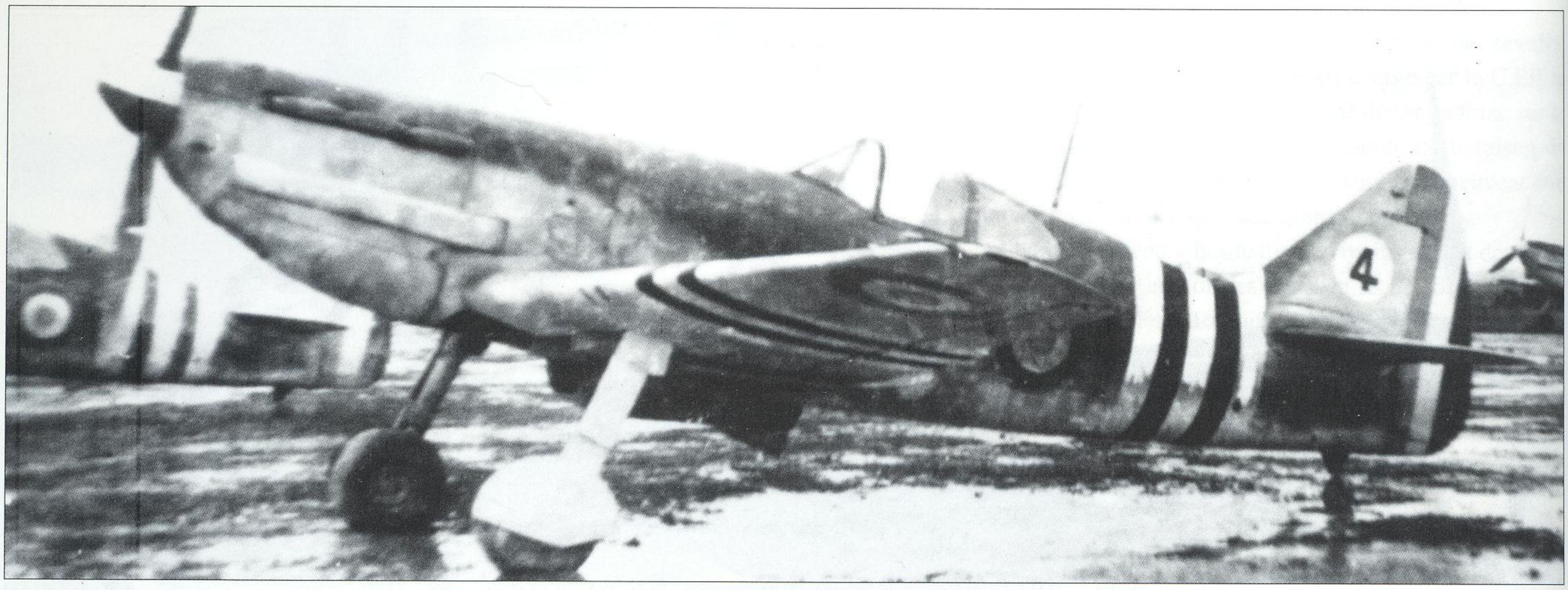
Below:
The «40», here at Toulouse-Blagnac in November 1944, is likely the last D.520 delivered with the invasion stripes painted on.

MOINS DE MISSIONS, PLUS D'ENTRAÎNEMENT

Le 13 septembre, le commandant Pélissié, commandant les forces aériennes FFI de la région de Toulouse,

À Blagnac, en novembre 1944. Le « 40 » est sans doute le dernier D.520 livré avec les bandes d'invasion.
(Collection J. Mutin)





Le n° 827 à Toulouse, en septembre 1944.
Il s'agit du quatrième appareil remis en état à Tarbes-Ossun. La disparition prématurée du « 4 » de Toulouse lui évitera d'être renuméroté.
(Collection J. Mutin)

entérine officiellement la création du Groupe de Chasse FFI, avec effet au 16 septembre :

– un groupe de chasse de deux escadrilles sera créé à la date du 16 septembre 1944. La portion centrale et la 1ère escadrille seront basées à St Martin-du-Touch. La 2ème escadrille stationnera sur le terrain d'Ossun.

– le groupe sera placé sous le commandement du commandant Doret, rappelé à l'activité. Il sera dorénavant désigné sous le nom de Groupe de Chasse Doret.

– le tableau d'effectif [...] est prévu pour une dotation de 26 avions.

– le groupe sera constitué avec du personnel de réserve provenant de l'escadrille FFI Doret [...]. Le personnel civil actuellement utilisé à l'escadrille conservera son statut particulier (personnel de la SNCASE) et fera l'objet d'un détachement suivant conventions à établir entre la SNCASE et l'armée de l'Air.

Cette note de service, qui officialise une situation de fait, vise en fait à faire du groupe l'unité d'appui aérien du Corps Franc Pommiès, futur 49ème RI, lancé à la poursuite des Allemands dans le sillon rhodanien. Sans que l'on en ait la certitude, cet objectif s'est semble-t-il heurté à l'hostilité de l'état-major peu enclin à laisser le contrôle d'un groupe d'aviation aux FFI. En outre, cette mission se révèle impossible à réaliser sur le plan matériel; les avions fatigués nécessitent un train de rechange trop volumineux pour être rapidement déplacé de Toulouse et les terrains de la région lyonnaise sont encombrés par les formations américaines.

Si les missions se poursuivent sur un petit rythme, l'arrivée de nouveaux pilotes, pour la plupart des anciens de l'armée de l'Air qui ont un peu perdu la main, contraint le groupe à consacrer la plus grande partie de son activité à la formation et à l'entraînement. Les avions de servitude et d'observation rattachés au groupe, un Mauboussin 129, le Dewoitine D.48 personnel de Doret et cinq Morane 500, vont être fortement sollicités.

En fait, l'activité principale du Groupe Doret réside dans les missions de liaisons entre les différents états-majors, en particulier le secrétariat d'État à l'Air à Paris et les forces françaises de l'Ouest.

Le 16 septembre, le général De Gaulle, en visite à Toulouse, se fait présenter le groupe. Le 19 septembre, le groupe participe à la recherche d'un maquis de la milice du côté de St Martory (31). Le 20 septembre, l'un des nouveaux pilotes, le sergent-chef Schneider se tue accidentellement sur le n° 773 au cours d'une liaison entre Blagnac et Ossun. Entre le 20 septembre et le 19 octobre, seules quatre missions sont menées à bien. Les deux dernières consistent en une escorte à six appareils de bombardiers au-dessus de Royan et de la pointe de Grave.

Entre fin septembre et début octobre, le groupe participe à des manœuvres combinées air-terre avec l'école des Cadres FFI de l'Espinet.

LA FIN DU GROUPE DORET

Le 2 novembre, le commandant Doret et le commandant Dor, commandant le groupe de bombardement FFI, sont convoqués à Cognac où s'est installé le général de Larminat, commandant les forces françaises de l'Ouest. Désormais, c'est au profit de ces forces que ces deux groupes vont opérer.

Le 6 novembre, l'escadrille d'Ossun est définitivement rapatriée à Toulouse. En dépit de gros efforts, seuls six D.520 ont pu être remis en état.

Le 14 novembre, le groupe reçoit un détachement de mécaniciens militaires; il n'a fonctionné jusque là que grâce au dévouement du personnel civil de la SNCASE. Ce jour-là, le groupe reçoit l'ordre de préparer un détachement permanent à Cognac.

Le 22 novembre, le commandant Thollon arrive à Toulouse pour prendre le commandement du groupe. As de 39/40, Thollon s'est particulièrement illustré dans la résistance à la tête d'un bataillon FFI dans le secteur de Montbéliard.

Le 30 novembre 1944, le Groupe de Chasse Doret est officiellement dissous.

The D.520 n°827 at Toulouse, in September 1944. The Tarbes-Ossun factory delivered in all six aircraft, all numbered from 1 to 6. The same sequence was also used by the SNCASE plant at Toulouse, which leads to some confusions. Some were renumbered, but not the «4», as the fourth aircraft from Toulouse crashed before this one was taken in charge. In the official records, the Tarbes D.520s are often refered to as «bis».

NOTES

(1) Cette usine était chargée de la remise en état des MS.406 tombés entre les mains des Allemands fin 1942.

(2) La participation de Marcel Doret à cette phase initiale n'est pas confirmée.

(3) Cité par E. Ousteau dans *Résistance R4* n° 12 de juin 1980.

(4) La situation militaire de ces hommes est loin d'être claire. S'ils sont tous des anciens de l'armée de l'Air et de l'aéronautique Navale (Cliquet, maître des équipages et Barbot, maître de réserve), en congé d'armistice, il semble bien que Doret ait reçu le pouvoir (peut-être du préfet Ségaut ?) de bombarder officiers quelques uns de ses pilotes, dont Léopold Galy.

L'auteur tient à remercier Roger Cassou pour sa collaboration.

LES AUTRES UNITÉS F.F.I.

LE GROUPE D'AVIATION DU RÉGIMENT Z

Formée à Ste Foy-la-Grande (Gironde) le 1er juillet 1944, la section d'aviation de réglage du 12ème Régiment d'artillerie, sous les ordres de l'adjudant Muratelle, est équipée du Morane-Saulnier MS.315 n° 247.

Incorporée au Régiment Z (groupes FFI de la Dordogne Sud) en septembre 1944, cette section devient le groupe d'aviation du Régiment Z le 1er octobre. Il dispose alors du MS.500 n° 18, qui accomplit 36 missions en 92 heures de vol de guerre en l'espace de deux mois et demi. L'appareil est endommagé à deux reprises par la *flak*, notamment le 20 octobre au cours d'une reconnaissance au-dessus de Médis (les dommages nécessiteront le changement du plan).

Le groupe se voit aussi offrir par un particulier un Caudron C.275 Luciole qu'il avait caché dans les environs de Bordeaux pendant l'occupation.

Le MS.500 est placé sous les ordres des FAA le 22 décembre. Basé à Gémozac (Charente-Maritime), il fait visiter le 1er secteur de Royan au général de Larminat. Dissous le 1er février 1945, le Régiment Z se fond dans le 12ème RA. Le Luciole continue ses opérations au-dessus de Royan et d'Oléron avant d'être accidenté à Surgères le 1er mai 1945.

LE GROUPE AÉRIEN DE LA BRIGADE CARNOT

Le 18 août 1944, deux jours après que les Allemands aient évacué l'usine Mauboussin d'Aire-sur-l'Adour, les cadres de l'usine et le colonel Carnot font procéder à la remise en état d'un Morane 315. Il effectue sa première mission, un lancer de tracts sur Mont-de-Marsan, dès le 21 août.

Le 15 septembre, le groupe aérien de la Brigade Carnot, sous le commandement du capitaine Pécastaing, dispose de deux Morane 315, un Luciole et sept Mauboussin 129. Il est principalement utilisé pour des missions de liaisons, mais effectue néanmoins plusieurs reconnaissances et lancers de tracts au-dessus de la pointe de Grave. Le 23 septembre, il compte ainsi 26 heures de vol d'observation et 87 heures de vol de liaisons.

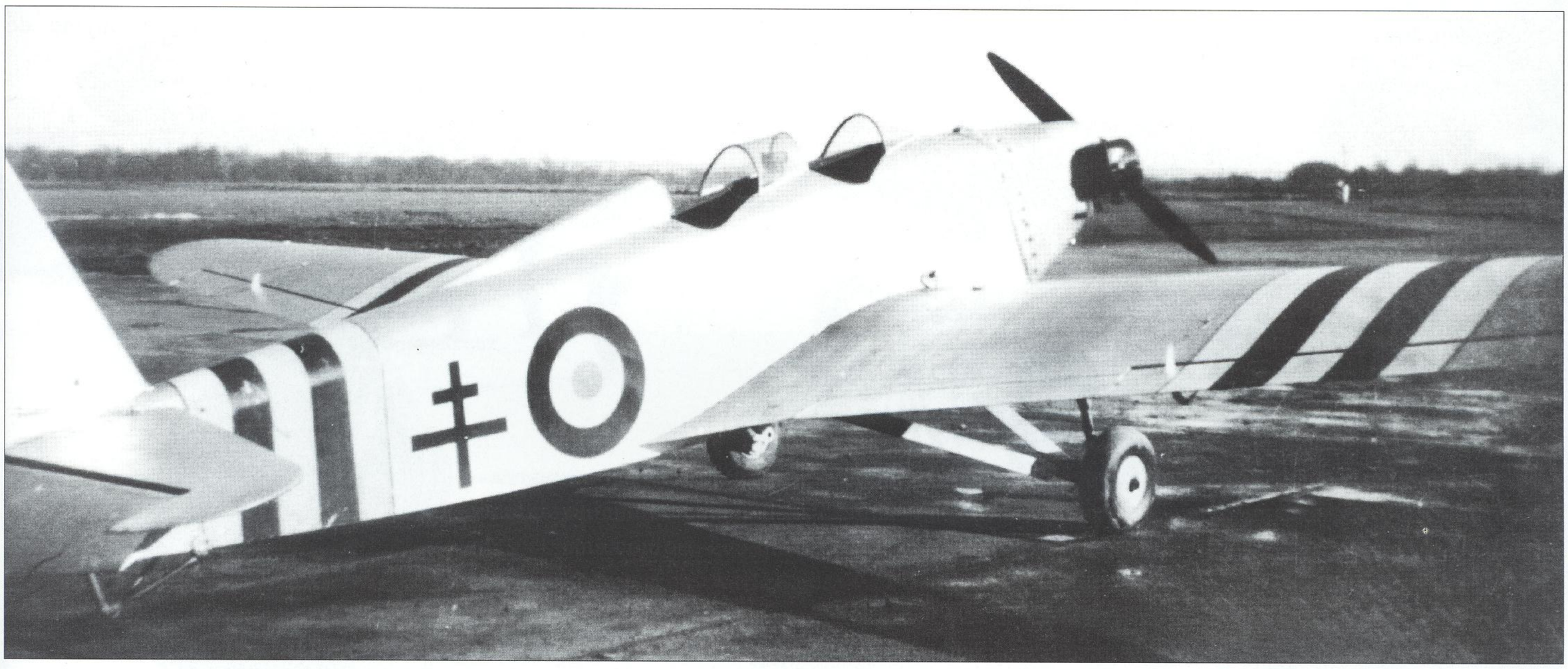
Le sort ultérieur de ces appareils n'est pas connu.

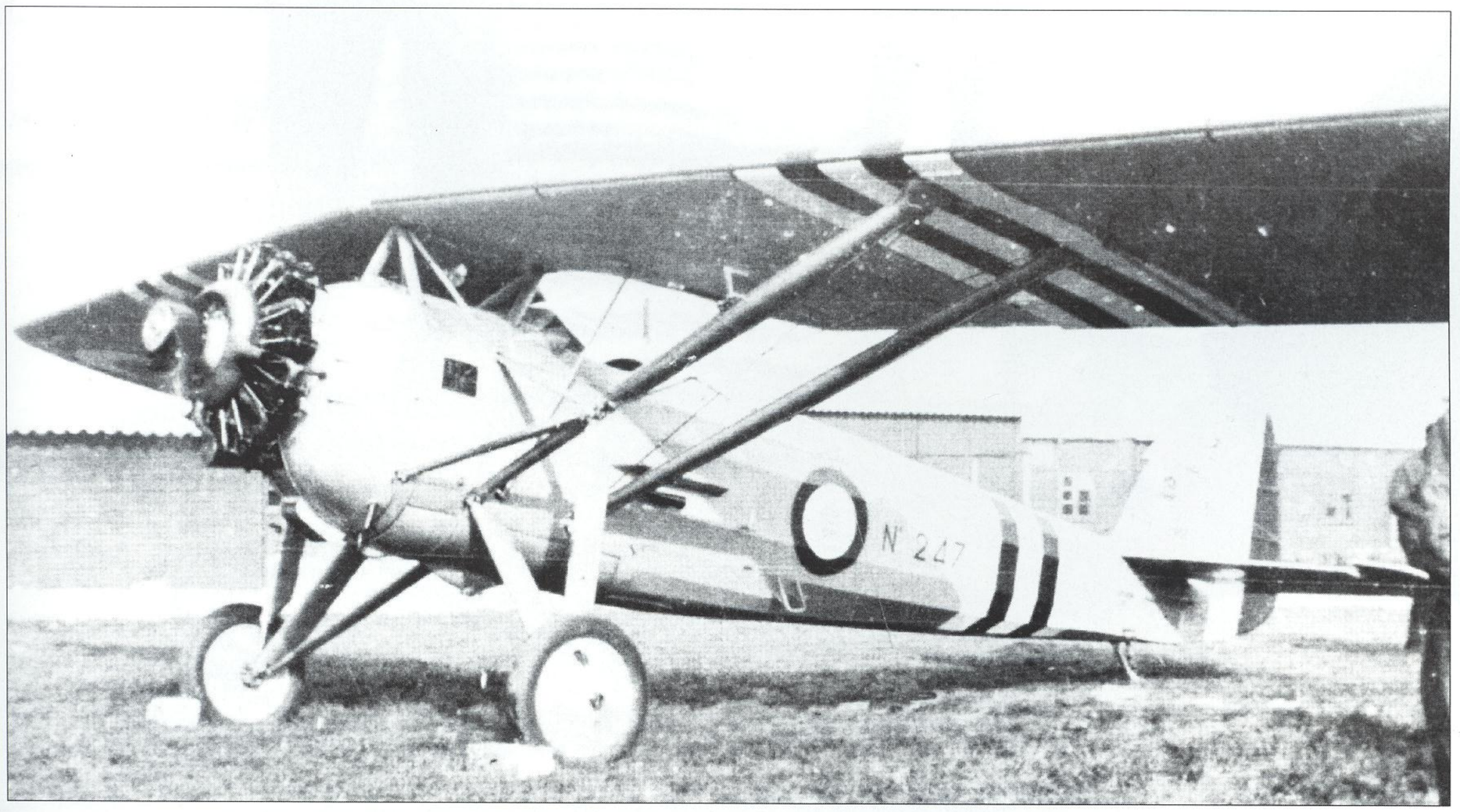
DÉTACHEMENT AIR DE LA 23ème D.I.

On trouve également la trace d'un détachement opérant depuis Saintes au profit de la 23ème DI. Ce détachement dispose d'un Luciole, d'un officier et d'un sous-officier aviateurs et de trois sous-officiers mécaniciens. Lorsque l'état-major en est informé... le 11 avril 1945, il demande à ce que l'avion soit renvoyé à Châteauroux et le personnel intégré au III/33 *Périgord*.

Below:
A Mauboussin 129 of the FFI group «Brigade Carnot»; this plane came from the Mauboussin plant at Aire-sur-Adour.

Bottom:
The MS.315 n°247 belonged to the Régiment Z, another FFI army unit. It was mainly used for communications and artillery spotting over the Gironde and Dordogne areas.





Ci-dessus :
un Mauboussin 129 du groupe aérien de la Brigade Carnot. Cet appareil provenait des stocks saisis et remis en état à l'usine d'Aire-sur-l'Adour.
(Collection G. Fruchart)

Le Morane 315 n° 247 appartenant au Régiment Z, basé à Ste Foy-la-Grande (33) sous les ordres de l'adjudant Muratelle, en septembre 1944. Le Régiment Z faisait partie des groupes FFI de la Dordogne Sud.
(Archives A-J.)

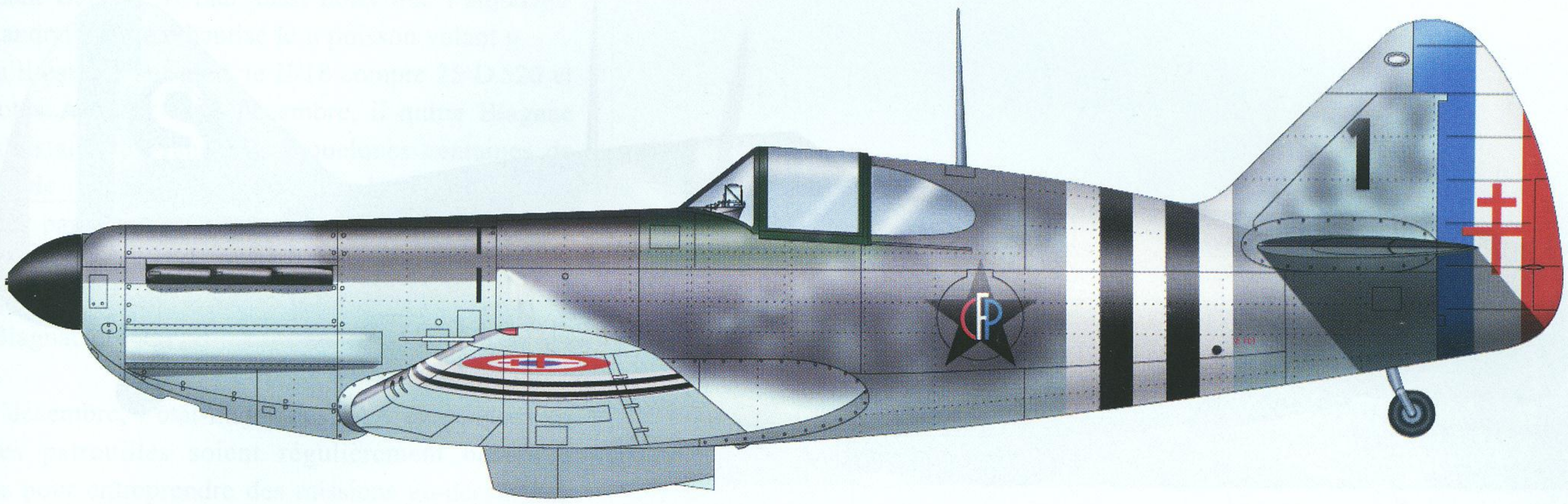
D.520 à la reconquête de la France (2)

Les poches de l'Atlantique

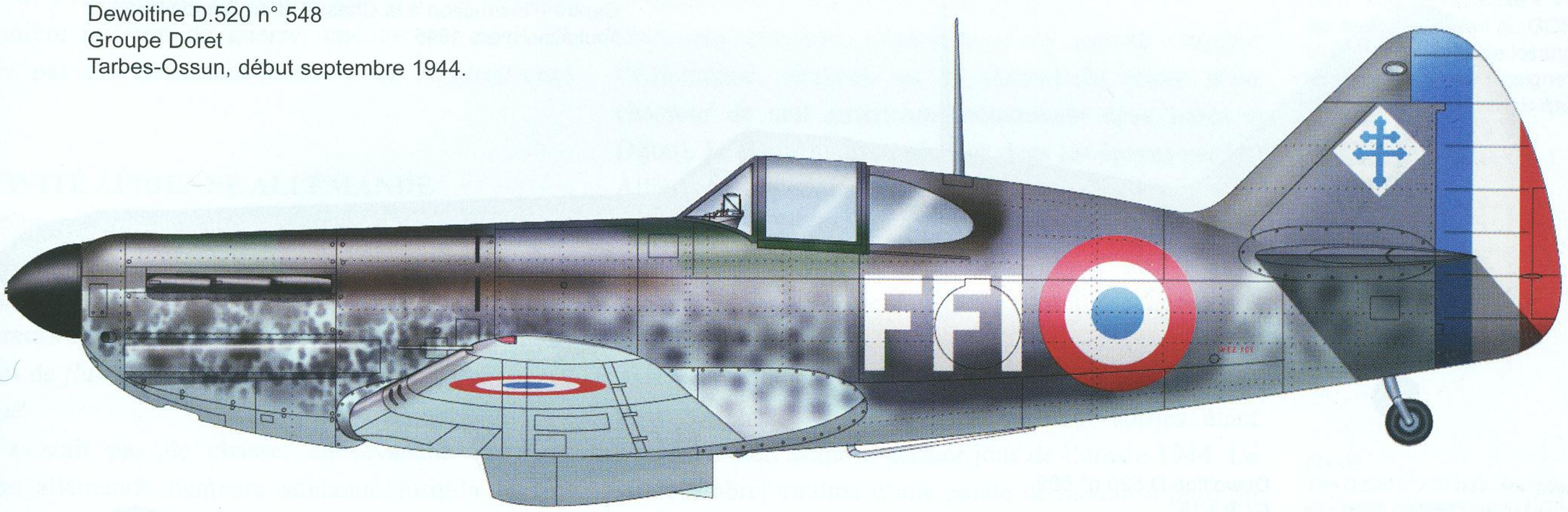
Dans le chapitre précédent, nous avons laissé les Dewoitine au moment où le Groupe Doret est dissous, mais leur aventure est encore loin d'être terminée.

Le 1er décembre 1944, le commandant Thollon prend la tête du nouveau GC II/18 *Saintonge*, dont le Groupe Doret constitue le noyau. La 1ère escadrille passe sous les ordres du capitaine Testot-Ferry et la 2ème sous ceux du lieutenant Dartevelle. Le groupe est placé sous l'autorité des Forces Aériennes de l'Atlantique, commandées par le général Corniglion-Molinier. Ces forces regroupent à l'origine les GB I/18 *Vendée*, I/31 *Aunis*, I/34 *Béarn*, GR III/33 *Périgord* et deux unités de bombardement en piqué de l'aéronautique Navale, les 3FB et 4FB.

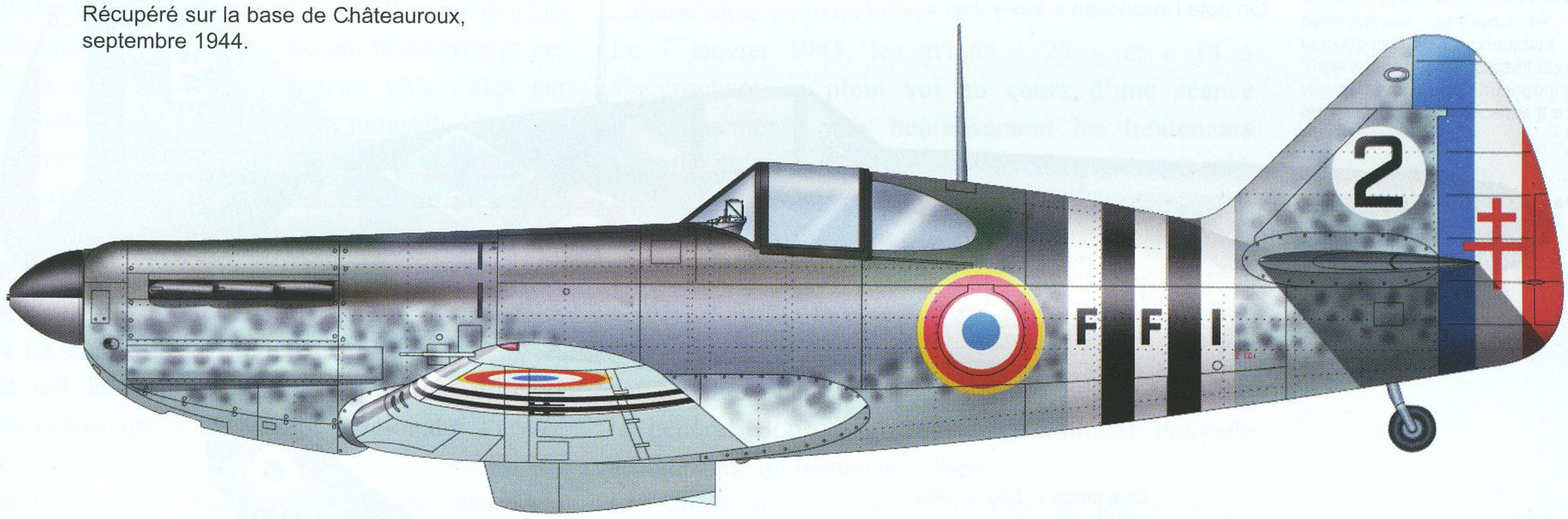
Thollon avait demandé à ce que son groupe reprenne les traditions du GC I/8, au sein duquel il avait lui-même combattu en mai-juin 40 et soit baptisé *Commandant Collin* en mémoire de l'ancien commandant du I/8 fusillé par les Allemands en 1943. Il se voit opposer une fin de non-recevoir par M. Grenier, secrétaire d'État à l'Air, parce que cette unité était restée en activité sous le régime de Vichy et parce que les unités doivent recevoir des noms de province (à l'exception du GC I/6 qu'il baptisera lui-même *Travail* !). Les triangles destinés à recevoir les insignes du trident et du lion furent peints sur le fuselage de plusieurs appareils, mais ils attendront vainement leur insigne. Quelques uns seront décorés d'un « têtard volant », dont la paternité est souvent attribuée au capitaine Testot-Ferry, mais qui peut aussi représenter un barbeau (jeu de mots avec le patronyme de



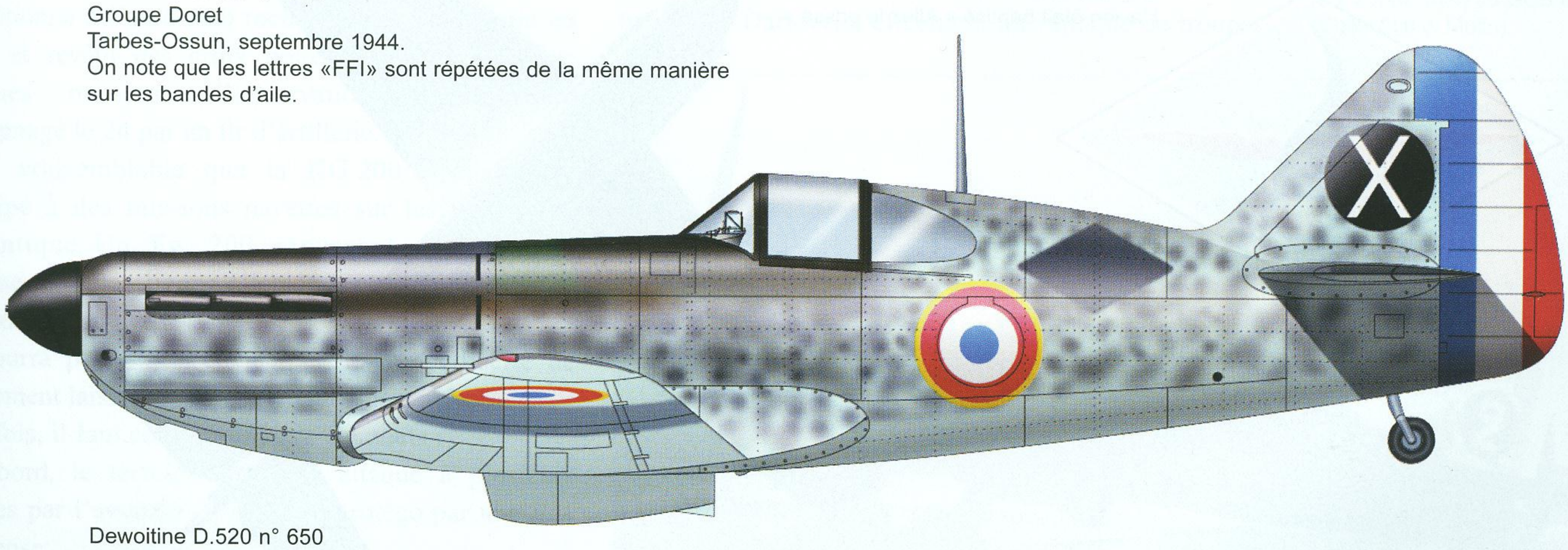
Dewoitine D.520 n° 548
Groupe Doret
Tarbes-Ossun, début septembre 1944.



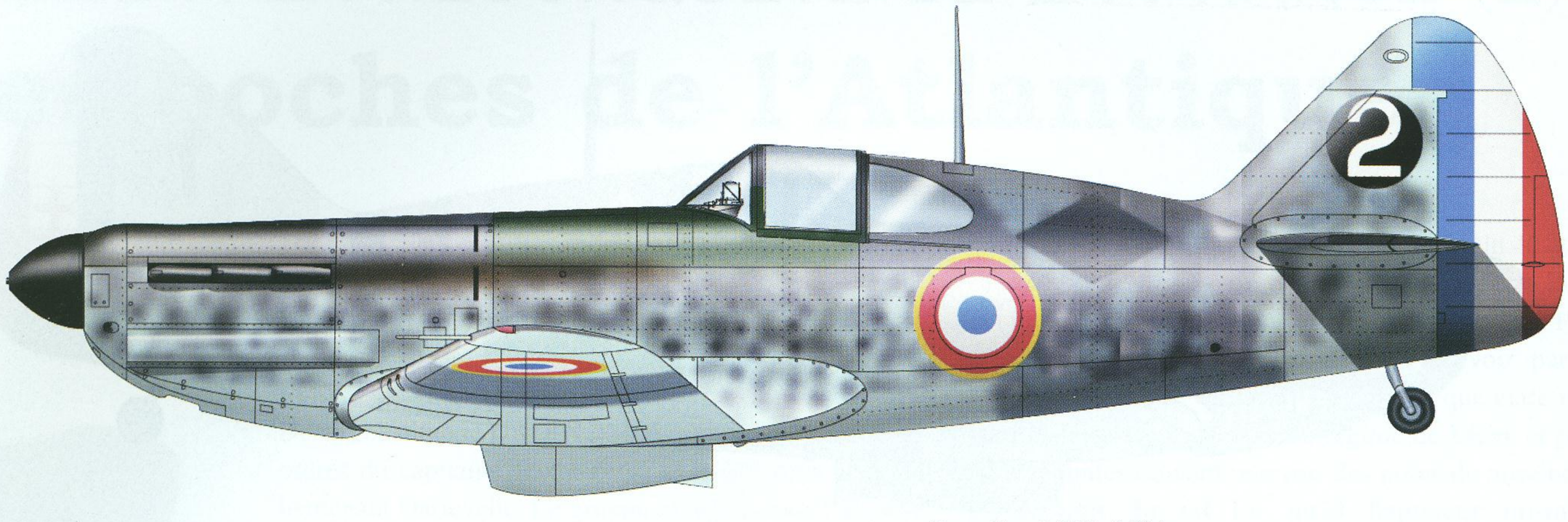
Dewoitine D.520 n° ?
Récupéré sur la base de Châteauroux,
septembre 1944.



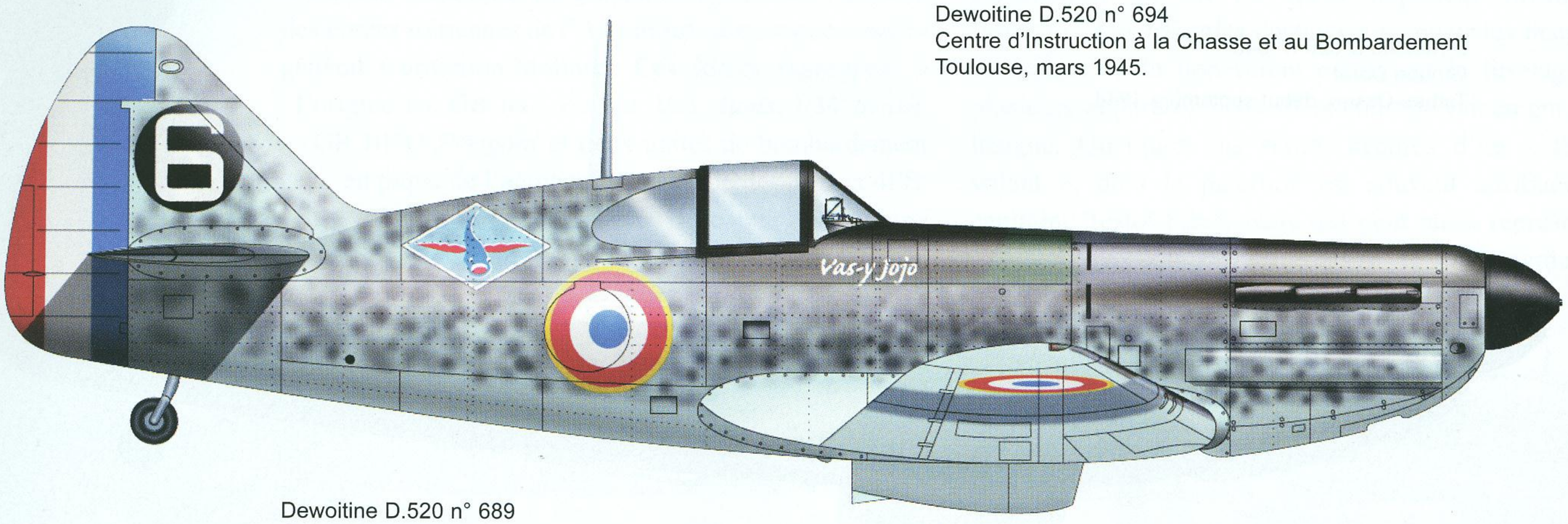
Dewoitine D.520 n° 694
Groupe Doret
Tarbes-Ossun, septembre 1944.
On note que les lettres «FFI» sont répétées de la même manière
sur les bandes d'aile.



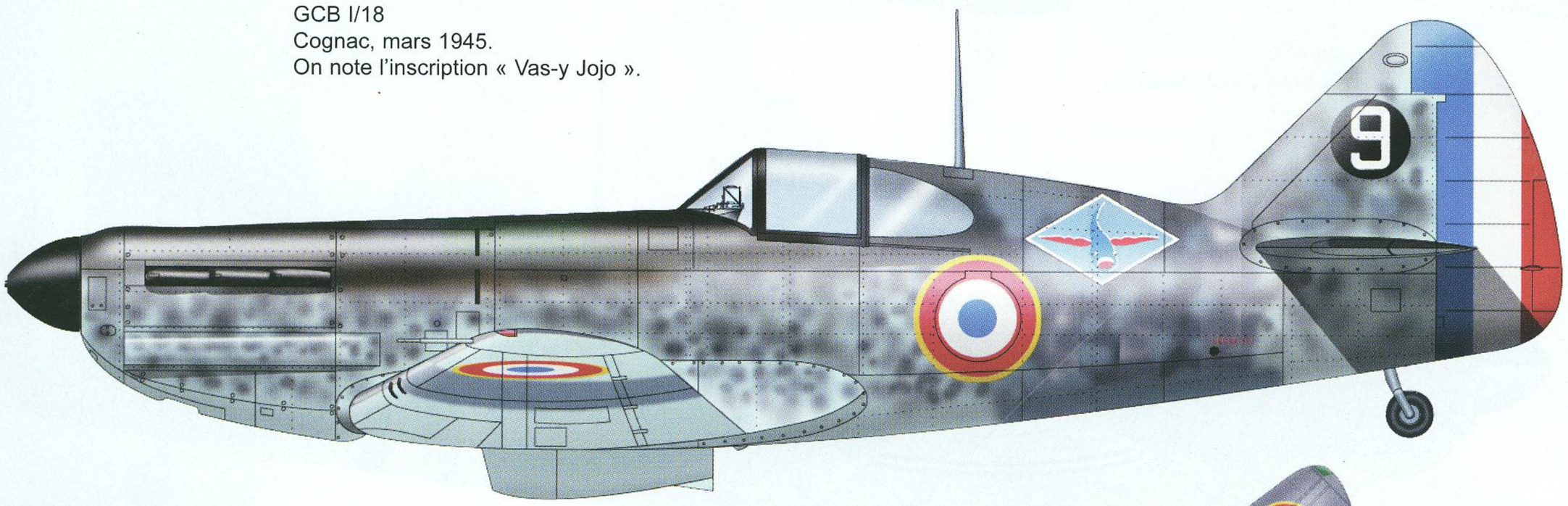
Dewoitine D.520 n° 650
GCB I/18
Cognac, mai 1945.



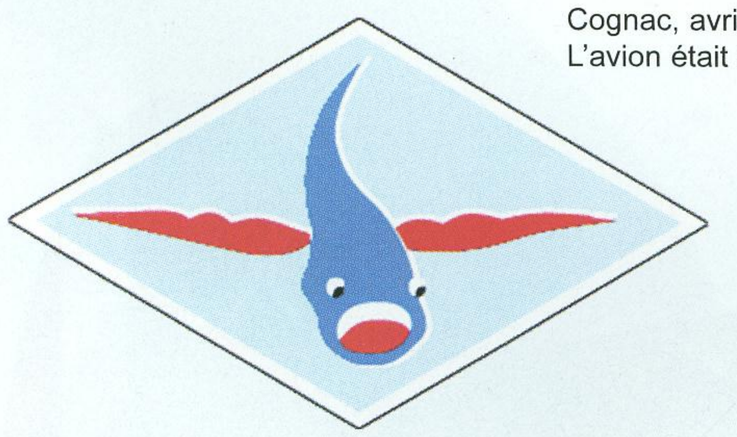
Dewoitine D.520 n° 694
Centre d'Instruction à la Chasse et au Bombardement
Toulouse, mars 1945.



Dewoitine D.520 n° 689
GCB I/18
Cognac, mars 1945.
On note l'inscription « Vas-y Jojo ».



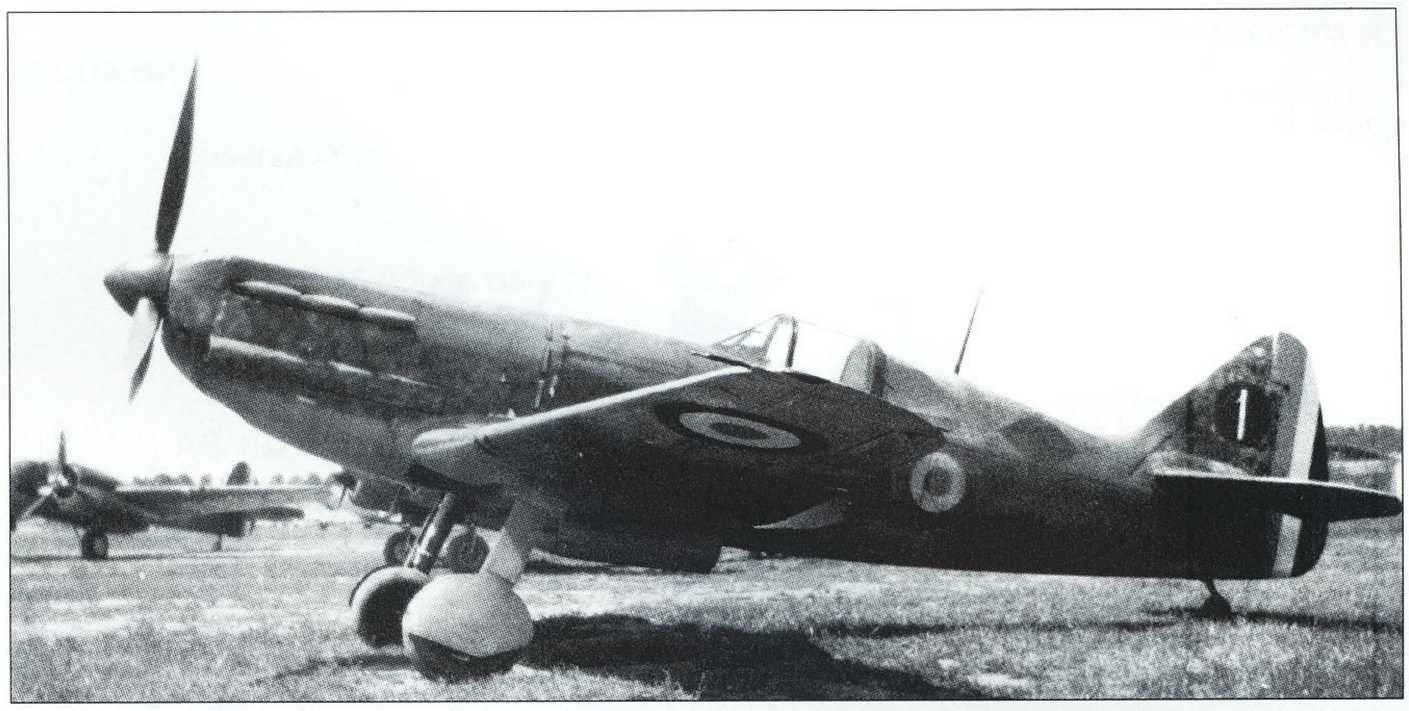
Dewoitine D.520 n° 684
GCB I/18
Cognac, avril 1945
L'avion était baptisé « Allez le gosse ».



l'adjudant Barbot). Il faut aussi noter que l'adjudant-chef Landon avait été baptisé le « poisson volant ».
Lorsqu'il est mis sur pied, le II/18 compte 25 D.520 et 15 pilotes. À partir du 8 décembre, il quitte Blagnac pour s'installer à Francazal, à quelques centaines de mètres de là. Malheureusement, le transfert est endeuillé par le tragique accident du lieutenant Pierre Maublanc, neveu de Doret. Le 11 décembre, à la suite d'une perte de vitesse, son D.520 n° 545 s'écrase au sol entre Blagnac et Francazal et entraîne son pilote dans la mort.
Le 17 décembre, l'état-major des FAA demande à ce que des patrouilles soient régulièrement basées à Cognac pour entreprendre des missions au-dessus des poches de l'Atlantique. Le lendemain, le II/18 effectue sa première mission de guerre, une escorte de A-24 réalisée par les lieutenant Charvet et adjudant-chef Boyer.

L'ACTIVITÉ AÉRIENNE ALLEMANDE

Le lecteur pourra peut-être s'étonner d'entendre parler d'escorte alors qu'il n'existait pas de chasse allemande dans le secteur. En fait, les D.520 servaient à la fois d'éclaireurs et d'observateurs, notamment en repérant les batteries de *flak* qui ouvraient le feu sur les bombardiers en piqué.
S'il n'existait pas de chasse, en revanche l'activité aérienne allemande demeura soutenue jusqu'à la fin. Toutes les nuits, des avions décollaient et atterrissaient à La Rochelle-Laleu, apportant du ravitaillement (parfois en provenance d'Espagne) et évacuant le courrier et des spécialistes que l'état-major jugeait plus utiles sur d'autres fronts. Le 18 avril 1945, pas moins de 17 avions stationnaient à Laleu. Les écoutes alliées et les agents français infiltrés permettaient de suivre de près cette activité avec une grande précision.
Le 23 février 1945, un He 111H du I./TG 30 (alors basé à Zellhausen) fait un atterrissage forcé dans les lignes alliées à La Chapelle-sur-Erdre. Parmi les passagers, les Français ont la surprise de découvrir trois officiers artilleurs russes qui s'apprêtaient à rejoindre l'armée Vlassov.
Le 11 avril 1945, à La Pallice, les Allemands procèdent aux premiers essais en vol d'un Potez 36 de tourisme réquisitionné à l'aéro-club rochellais. Le capot peint en rouge et revêtu des croix noires, l'appareil effectue quelques missions d'observation avant d'être endommagé le 24 par un tir d'artillerie.
Il est vraisemblable que la KG 200 a également participé à des missions navettes sur les poches de l'Atlantique. Un Fw 200 provenant d'Allemagne s'écrase dans les lignes allemandes entre Charron et Esnandes le 10 avril.
On pourra peut-être s'étonner de l'étrange liberté de mouvement laissée ainsi à l'aviation allemande.
Toutefois, il faut considérer deux éléments :
– d'abord, le terrain de Laleu, attaqué à plusieurs reprises par l'aviation alliée, était protégé par une *flak* très dense;
– ensuite, ces liaisons, suivies de bout en bout par les écoutes et les radars, ne faisaient planer aucune menace directe sur les armées alliées.



Le n° 730, renuméroté « 1 » après son transfert au GCB I/18. L'avion porte le losange destiné à recevoir l'insigne du GC II/18, qui n'a jamais été homologué en haut lieu. (Photo David, collection J. Mutin)

Beaucoup d'avions allemands n'ont jamais regagné l'Allemagne, victimes sur le chemin du retour d'un chasseur de nuit américain (notamment ceux basés à Dijon). Les informations glanées dans les épaves par les Alliés ont souvent justifié cette liberté surveillée.

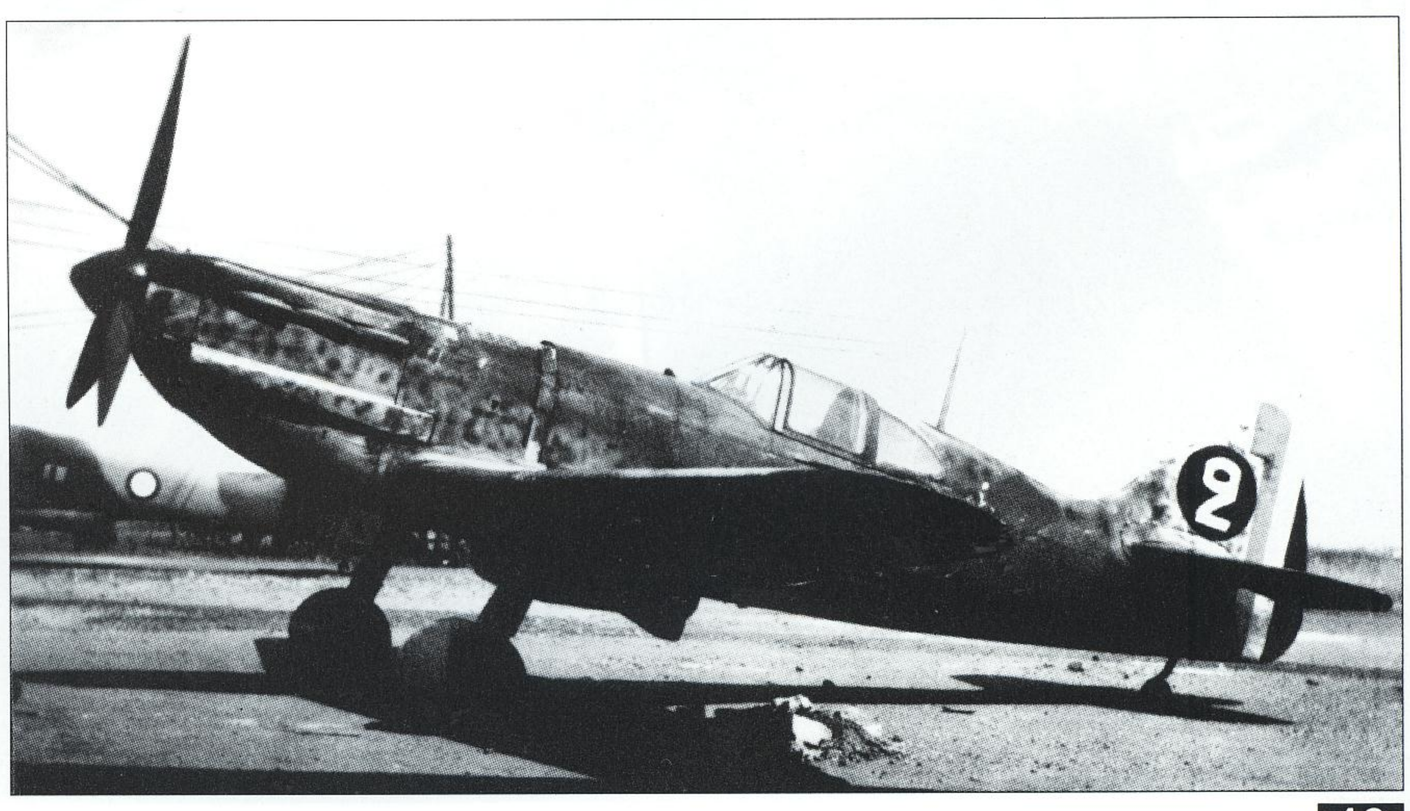
ATTAQUES AU SOL

Le 20 décembre, le commandant Thollon, parti seul, mitraille une batterie légère de *flak* en bordure du terrain de Royan-Médis. Les missions d'escorte des A-24 se poursuivent les jours suivants, dix-neuf sorties étant menées à bien avant le dernier jour de l'année 1944. Le 30 décembre, victime d'une panne de moteur à bord du D.520 « 30 » entre Toulouse et Cognac, l'adjudant-chef Landon saute en parachute.
Le 7 janvier 1945, les avions « 29 » et « 14 » s'accrochent en plein vol au cours d'une séance d'entraînement, mais heureusement les lieutenants Chantier et Cérino en sont quittes pour une sueur froide. Le lendemain, le lieutenant Coat se « plante » à l'atterrissage, mais en sort aussi indemne.
Les conditions météorologiques, avec des chutes alternées de pluie et de neige, freinent l'activité du II/18 en ce début d'année 1945. Le 10 janvier, quelques personnalités viennent détendre l'atmosphère; le matin, le général Bouscat et le soir le colonel Pouyade accompagné du lieutenant Albert.
Le temps se lève le 15 janvier et les missions reprennent. Le lendemain, le commandant Thollon et le lieutenant Dartevelle effectuent une attaque de troupes

Above:
The D.520 n°730 was renumbered «1» when handed over to GCB I/18. It bears a lozange upon which the insignias of GC II/18 should have been painted. The French Air Ministry refused Commandant Thollon's proposals to paint his previous unit markings (the trident and the lion of GC I/8), because it was a «Vichy» unit!

Below:
The D.520 n°694 of GCB I/18 at Clermont-Ferrand-Aulnat.

En mission de liaison à Aulnat, le « 2 » (n° 694) du GCB I/18. (Collection J. Mutin)



Des résistants s'amusent sur l'épave du D.520 « 30 », abandonnée par le GC II/18. Il s'agit probablement de l'avion cassé à Cognac par le sous-lieutenant Montfort, le 17 janvier 1945.
(Collection J. Mutin)

au sol sur la route Sérigny-Marans. Ils surprennent une compagnie qui se déplaçait; quelques jours plus tard, le 2ème Bureau leur homologuera plusieurs dizaines de victimes.

Le 17 janvier, le sous-lieutenant Montfort décolle sur alerte, un Heinkel He 111 ayant été aperçu au décollage du terrain de Royan-Médis. Cependant, le brouillard est si dense que le pilote français doit rapidement renoncer. Il rate la piste à l'atterrissage et pose le « 30 » sur une patte.

Above:
The D.520 «30» was left as a wreck by GC II/18 at Cognac, after a rough landing on January 17, 1945.

IMBROGLIO À BORDEAUX

Le 1er février, le lieutenant Bouilly s'entraîne à la voltige, mais percute la chapelle de l'hôpital de Toulouse. Le « 28 » explose au sol, entraînant le malheureux pilote dans la mort.

Les missions se poursuivent dans le courant du mois de février, la plupart concernant des protections de A-24. Cependant, le 17, quatre sorties en deux missions prennent pour cible le terrain de Royan-Médis. Les Français mitraillent quelques nids de *flak* sans réaction côté allemand. Grosse journée, le 18 février, avec 8 sorties d'accompagnement des A-24, qui se terminent pour les D.520 par une passe de mitraillage sur le terrain de Médis. Trois appareils « remettent ça » le lendemain.

Dans la matinée du 19 février, le groupe reçoit l'ordre de faire mouvement sur Bordeaux. Pendant quelques jours, la confusion la plus totale va régner. Il est envisagé de doter le groupement *Patrie* de Spitfire Mk.V. Pour des raisons obscures, les Britanniques exigent qu'ils soient versés au GB I/18 *Vendée*, devenant GCB I/18 pour l'occasion. Finalement, l'état-major des FAA décide d'en équiper le II/18, le I/18 récupérant les D.520 avec quelques pilotes chevronnés. Le *Major* Graves, représentant la RAF, oppose son *veto*, mais le commandant Thollon passe outre et, profitant de l'absence de l'officier britannique, « libère » les Spitfire jusque là enfermés dans un hangar. Le 1er mars 1945, les pilotes du II/18 effectuent leurs premiers vols d'entraînement sur Spitfire.

Tandis que quinze D.520 sont versés au CICB (Centre d'Instruction à la Chasse et au Bombardement) de Toulouse, le II/18 cède quinze autres appareils au I/18 alors basé à Cognac, où ils retrouvent les neuf pilotes (capitaine Coat, Testot-Ferry, lieutenants Cérino, Dartevelle, Landon, Montfort et sergents Blanjo, Chapon et Rouche) mûtés dès le 19 février..

Below:
Capitaine Coat assesses the damages caused by a direct flak hit on his D.520 during a mission over Royan, on March 2, 1945.

Le capitaine Coat contemple les dégâts infligés à son D.520 par la *flak* lors de sa mission du 2 mars 1945 au-dessus des ouvrages de Jaffé.

AVEC LE *VENDÉE*

Le GB I/18 *Vendée* a été formé fin juillet 1944 et placé sous les ordres du commandant Lapios. Sa 1ère escadrille, équipée de 10 A-24, a été fournie par le GB I/17 *Picardie*, tandis que la 2ème escadrille a été créée avec du matériel et du personnel en provenance de Meknès. Le groupe arrive à Toulouse-Francazal le 29 août, avant de s'installer à Toulouse-Balma, deux jours plus tard, d'où il effectue 58 missions. Le 9 septembre, il part pour Cazaux, puis le 13 pour Bourges, d'où il détache régulièrement des avions sur le terrain de Vannes. Le 22 décembre 1944, il se regroupe à Bordeaux-Mérignac. Le 27 février 1945, il passe sous les ordres du capitaine Mangin, le commandant Lapios ayant été nommé à la tête du Groupement de Chasse des FAA, créé ce même jour.

Les D.520 sont convoyés à Cognac et ne tardent pas à entrer en lice, puisque dès le 1er mars, Montfort et Chapon effectuent une reconnaissance sur l'axe Dompierre-Nuaillé, tandis que Testot-Ferry et Dartevelle mitraillent en fin d'après-midi une colonne près de Nuaillé. Au cours de l'attaque, le lieutenant Dartevelle percute des arbres pour une raison non déterminée et s'écrase au sol. Le pilote est tué sur le coup.

Le lendemain, le capitaine Coat reçoit un obus explosif dans la dérive au cours d'une attaque des ouvrages de Jaffé, mais parvient à rentrer.

Équipé de deux D.520 munis d'une caméra (les « 13 » et « 26 »), le I/18 effectue plusieurs missions de reconnaissance fin mars sur la pointe de Grave et la région de Royan.

Le 24 avril, Testot-Ferry tente d'intercepter un Heinkel annoncé au-dessus de La Rochelle vers 6h45. Il l'aperçoit quelques secondes à très basse altitude, mais l'huile de son réducteur s'étant répandu sur son pare-brise, il est contraint de renoncer à l'intercepter.

Les activités des D.520 ne cessent qu'avec la fin de la guerre. Le 8 mai 1945, le GCB I/18 dispose encore de 14 appareils.

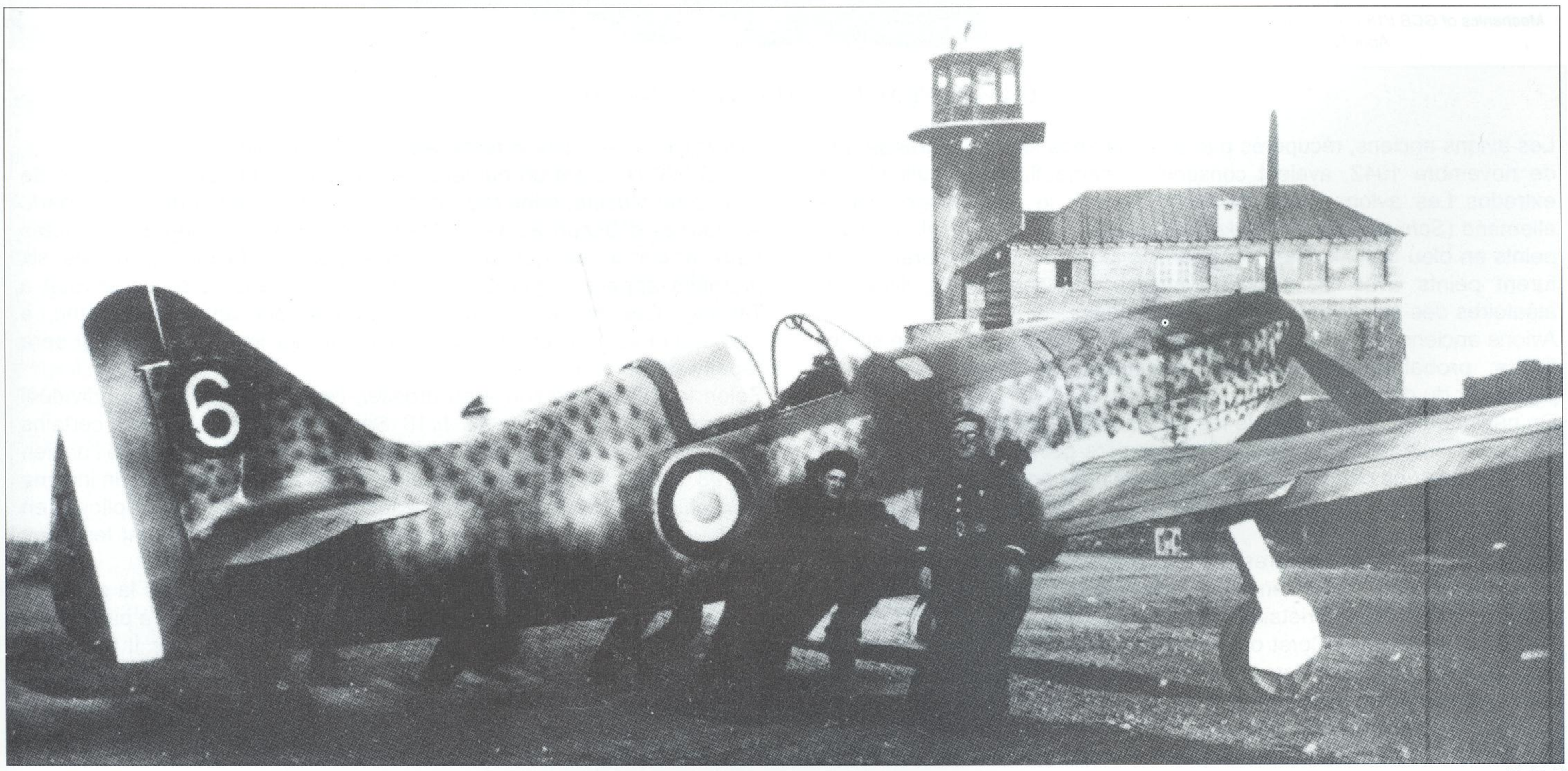
The ultimate D.520 built, n° 905, at Cognac, in April 1945.
The black and white stripes have been replaced by a heavy mottled on the rear fuselage.

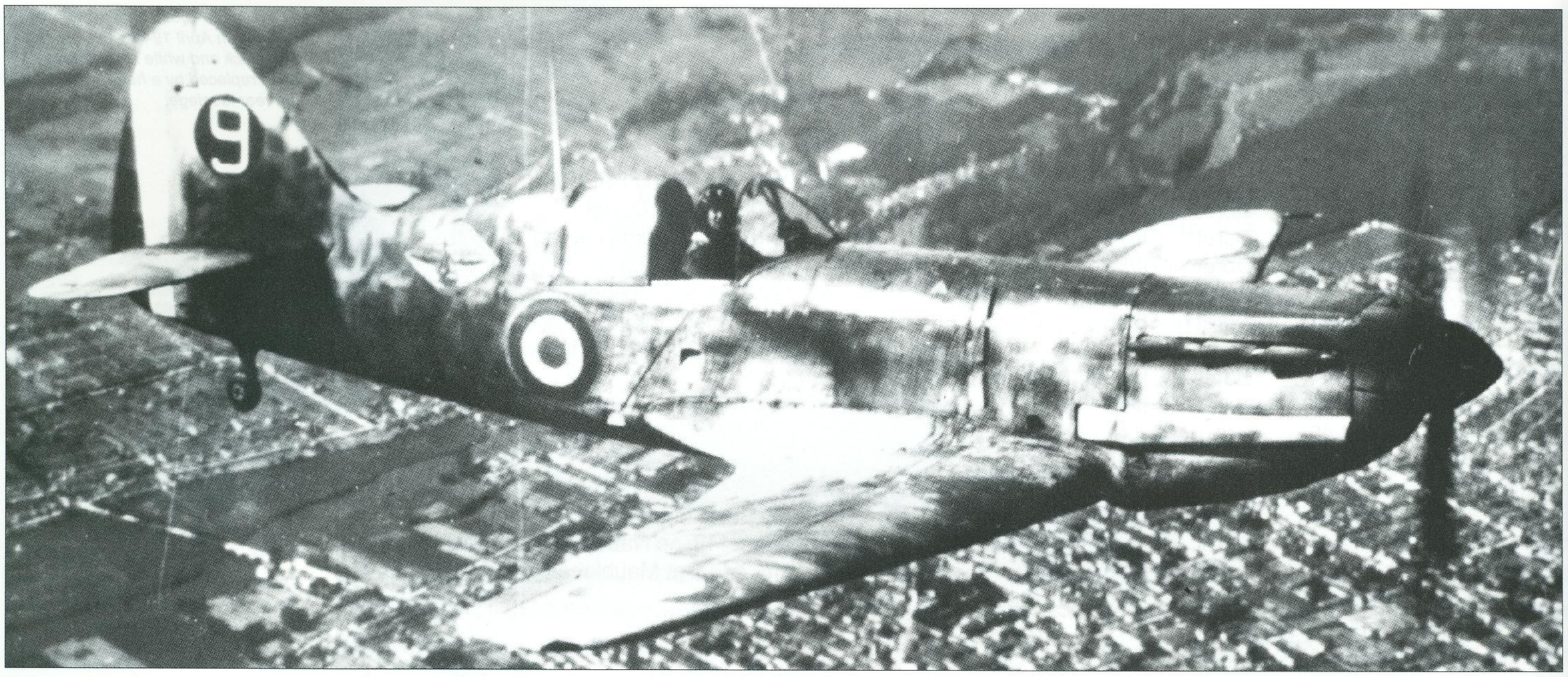
LES D.520 AU COMBAT

N° (*)	Série	Date 1ère réception		Unité(s)		Observations
1	531		Doret			AC 25.08.44 Adj de Bar (†)
1bis	548	23.08.44	Doret	II/18	I/18	AC 07.03.45 Cne Mangin
2	8		Doret	II/18	I/18	AC 01.03.45 Lt Dartevelle (†)
2bis	694	08.09.44	Doret	II/18	I/18	
3	773		Doret			AC 19.09.44 S/C Schneider (†)
3bis	404	03.10.44	Doret	II/18	CICB	Était en fait le n° 618
4	513		Doret			AC 04.09.44 Adj Barbot (bl.)
4bis	827	03.10.44	Doret	II/18	CICB	
5	526		Doret	II/18	I/18	AC 04.03.45 Cdt Thollon
5bis	476	20.03.45				
6	558	06.09.44	Doret	II/18	I/18	
6bis	872	28.03.45				
7	629	06.09.44	Doret			AB 10.09.44 Adj de Grandpré (P)
8	536	12.09.44	Doret			AC 12.09.44 Cne Naudy - avion réparé
9	545	12.09.44	Doret	II/18		AC 11.12.44 Sgt Maublanc (†)
10	791	25.09.44	Doret		CICB	
11	533	29.09.44	Doret	II/18	CICB	
12	723	28.09.44	Doret	II/18	I/18	
13	650	29.09.44	Doret	II/18	I/18	AC 07.01.45 Lt Chantier (devenu 26)
14						
15	497	06.10.44	Doret	II/18	I/18	
16	627	16.10.44	Doret	II/18	CICB	
17	827?	19.10.44	Doret			
18	2	20.10.44	Doret	II/18	CICB	AC 10.04.45 S/Lt Tulle (†)
19	556	20.10.44	Doret	II/18	CICB	
20	878	06.10.44	Doret	II/18	CICB	
21	820		Doret	II/18	I/18	
22	576	30.11.44	Doret	II/18	I/18	
23	730	12.10.44	Doret	II/18	I/18	(devenu 1)
24	560	09.11.44	Doret	II/18	CICB	Avion photo
25	879	26.11.44	Doret	II/18		AC 12.02.45 Lt Wachter
26	905		Doret	II/18	I/18	Dernier D.520 construit, (devenu 6)
27	186	13.11.44	Doret		CICB	
28	898			II/18		AC 01.02.45 Lt Bouilly (†)
29				II/18	I/18	AC 14.04.45 Lt Tournois
30				II/18	?	
31	657			II/18		AC 30.12.44 A/C Landon (devenu 30)
32				II/18	I/18	
41	581		Doret			

(*) La dénomination officieuse « bis » s'applique aux avions montés à Tarbes-Ossun.
AB : abattu - AC : accidenté.

Le n° 905 fut l'ultime D.520 construit. On le voit ici sur le terrain de Cognac, en avril 1945, avec le numéro « 6 » sur la dérive, au GCB I/18.
Les bandes noires et blanches ont disparu.
(Collection J. Mutin)





Ci-dessus :
le « 9 » du GCB I/18, portant l'insigne du « tétard volant », ainsi que l'inscription « Vas-y le gosse ».
(Collection J. Mutin)

Ci-contre :
des mécanos du GCB I/18 posent pour la traditionnelle photo « de famille » sur le terrain de Cognac, le 15 avril 1945.
(Photo M. Naegelen, collection G. Fruchart)

Above:
The «9» of GCB I/18 bearing the «flying tadpole» insignia and the name «Vas-y le gosse» (go ahead kid)

Opposite:
Mechanics of GCB I/18 at Cognac, April 15, 1945.

CAMOUFLAGE ET MARQUES DES D.520

Les avions anciens, récupérés par les Allemands lors de la grande rafle de novembre 1942, avaient conservé le camouflage français sur les extrados. Les avions neufs devaient recevoir le camouflage typique allemand (*Schwarzgrün* et *Dunkelgrün*) sur les extrados, les flancs étant peints en bleu clair. À noter toutefois que la plupart des appareils neufs furent peints avec les teintes françaises en raison des livraisons aléatoires des peintures officielles allemandes.
Avions anciens et avions neufs reçurent un mouchetis gris foncé sur les flancs, probablement appliqué au pinceau en raison de l'aspect particulier du dégradé.
On pense qu'en règle générale les D.520 utilisés par la Luftwaffe eurent les parties inférieures et l'empennage arrière peints en jaune. Ce n'est toutefois pas une certitude absolue et certaines photos laissent à penser que de nombreux appareils reçurent une couche de peinture gris-bleu clair à la place.
Les Italiens et les Bulgares conservèrent le camouflage d'origine, s'arrangeant pour faire coïncider leurs marques de nationalité avec celles des anciens propriétaires des avions.
Les D.520 du Groupe Doret ont gardé leur camouflage d'origine, tel qu'il était appliqué sur les appareils destinés à la Luftwaffe. Les Français ont peint les cocardes tricolores aux emplacements habituels et tous les appareils ont été revêtus des bandes noires et blanches, qui offraient l'avantage de recouvrir le reste des marques allemandes.
Les D.520 reçurent un numéro séquentiel sur la dérive à mesure de leur sortie d'usine, sans rapport avec le numéro de série. Cependant, les usines d'Ossun et de St Martin-du-Touch commencèrent toutes deux à « 1 », ce qui entraîna quelques confusions pour les six premiers appareils (puisqu'il n'y eut que six avions remis en état à Tarbes). Ces numéros figuraient en noir sur un disque blanc, à l'exception du tout premier (n° 548) dans sa livrée d'origine (il sera repeint deux fois).
Selon les listes que l'on a pu dresser, le plus haut numéro individuel attribué à un D.520 du GC II/18 *Saintonge* est le 32. Sur certains appareils fut peint un triangle destiné à recevoir les insignes de l'ancien GC I/8. En fait, aucun insigne officiel n'y apparut jamais; seul un insigne très officieux représentant un « têtard volant » y fut appliqué en quelques rares occasions. Les nouveaux avions bouchèrent les trous de la numérotation séquentielle, dûs aux pertes.
Lorsque le GCB I/18 *Vendée* perçut ses D.520, à partir de la seconde quinzaine de février 1945, les appareils furent renumérotés à partir de 1, le chiffre étant cette fois peint en blanc sur un disque noir. Il faut donc faire attention aux confusions qui peuvent en résulter. Dans la liste que nous publions le numéro d'avion est celui d'origine, porté au sein du Groupe Doret.

Au service de l'ennemi (3)

Les D.520 de la Luftwaffe

TEXTE
CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

TABLEAUX
WINFRIED BOCK

It is almost impossible to read the code and individual number of this German D.520 flying over Pau, in Spring 1944.
The camouflage shows through the paint on the fin and rudder.

Les Allemands ayant autorisé la reprise de la production du Dewoitine 520 pour les besoins de l'armée de l'Air de l'armistice, le secrétariat d'État à l'Aviation passa commande de 550 avions neufs à la SNCASE, en juin 1941. Sur ce total, 332 furent livrés avant la nouvelle fermeture de l'usine de St Martin-du-Touch, en décembre 1942, à la suite de l'invasion de la zone libre par la Wehrmacht.

À leur arrivée, les Allemands dénombrèrent 169 appareils dont la construction était achevée à au moins 85%. La société Erla fut alors mandatée pour traiter avec la SNCASE pour l'achèvement de 130 de ces appareils, auxquels vinrent s'ajouter 125 autres, récupérés sur les terrains du sud de la France, nécessitant des réparations ou une remise en état, pour les besoins de la Luftwaffe.

Relançant ses chaînes dans la dernière semaine de janvier 1943, la SNCASE livrera les 130 avions neufs, mais seulement 48 avions d'« occasion ». Tous ne seront pas pris en compte par la Luftwaffe, car quelques uns finiront applatis sous les bombes alliées lors des bombardements de Toulouse.

Il est amusant (?) de constater que la semaine de travail était fixée à 49 heures et demie, alors qu'elle n'était que de 40 heures en juin 1940...

La firme Morane-Saulnier, installée à Ossun, reçut une commande pour la construction de 10 D.520 neufs et la remise en état de 60 autres. Seuls neuf avions « cannibalisés » à la suite du bombardement du 10 mars 1944, furent livrés à l'Allemagne pour le compte de la Bulgarie.

Les appareils pris en compte à Toulouse furent essentiellement versés aux quatre escadres d'entraînement, basées en France jusqu'en août 1944 : JG 101 (Pau), JG 103 (Châteauroux), JG 105 (Villacoublay, Chartres) et JG 107 (Nancy). Quelques rares exemplaires furent affectés à la *Jagdlehrerüberprüfungsstaffel* (JLü.St.), escadrille de remise à niveau des instructeurs et au *Luftkommando Belgien* (LKdo.B.).

Contrairement à ce qui a été souvent écrit, il n'existe aucune trace de D.520 sur le front russe.

On notera avec intérêt que beaucoup d'accidents sont consécutifs à un décrochage, les pilotes allemands ayant tendance à prendre l'incidence de montée normale de leurs avions de chasse et à se tromper de sens avec la manette des gaz inversée par rapport à celle des appareils de la Luftwaffe.

LISTE DES D.520 ACCIDENTÉS PAR LA LUFTWAFFE (mars 1943 - août 1944)

Date	Unité	N°	Lieu	%	Cause	Observations
19.03.43	JG 103	733	Châteauroux	100%	Décrochage	Obgf Hubaleck †
	JG 105	718	Villacoublay	95%	Décrochage	Oblt. Rödl †
23.03.43	JG 105	705	Villacoublay	20%	Atterrissage raté	
24.03.43	JG 105	701	Villacoublay	25%	Atterrissage raté	
26.03.43	JG 105	504	Villacoublay	20%	Panne moteur	
	JG 105	652	Villacoublay	30%	Atterrissage	
03.04.43	JG 103	735	Châteauroux	100%	Décrochage	Pilote parachuté
	JG 105	556	Blagnac	50%	Atterrissage	
04.04.43	JG 105	729	Villacoublay	10%	Atterrissage raté	
05.04.43	JG 105	734	Villacoublay	10%	Décollage	
11.04.43	JG 105	654	Versailles	100%	Collision	Ufz Nüßle †
	JG 105	642	Versailles	75%	Collision	Ufz Grüning blessé
13.04.43	JG 103	623	Pontlevoy	100%	Panne essence	Gefr Weiler †
	JG 103	538	Pontlevoy	70%	Panne essence	
	JG 103	626	Pontlevoy	70%	Panne essence	
	JG 103	628	Pontlevoy	70%	Panne essence	
	JG 105	707	Versailles	100%	Décrochage	Pilote parachuté
	JG 105	704	St Cyr	95%	Décrochage	Fw Brenner †
22.04.43	JG 103	695	La Chapelle	100%	Décrochage	Ufz Richter †
24.04.43	JLü.St.	502	Patay	100%	Décrochage	Lt Wehler †
	JLü.St.	492	Bricy	50%	Incendie au décollage	
27.04.43	JG 105	721	Villacoublay	30%	Retourné à l'atterrissage	
28.04.43	JG 105	479	Villacoublay	40%	Retourné à l'atterrissage	Ufz Schmieg blessé
	JG 105	664	Villacoublay	10%	Incendie à l'atterrissage	
29.04.43	JG 103	481	Châteauroux	95%	Décrochage	Uffz Erlinger †

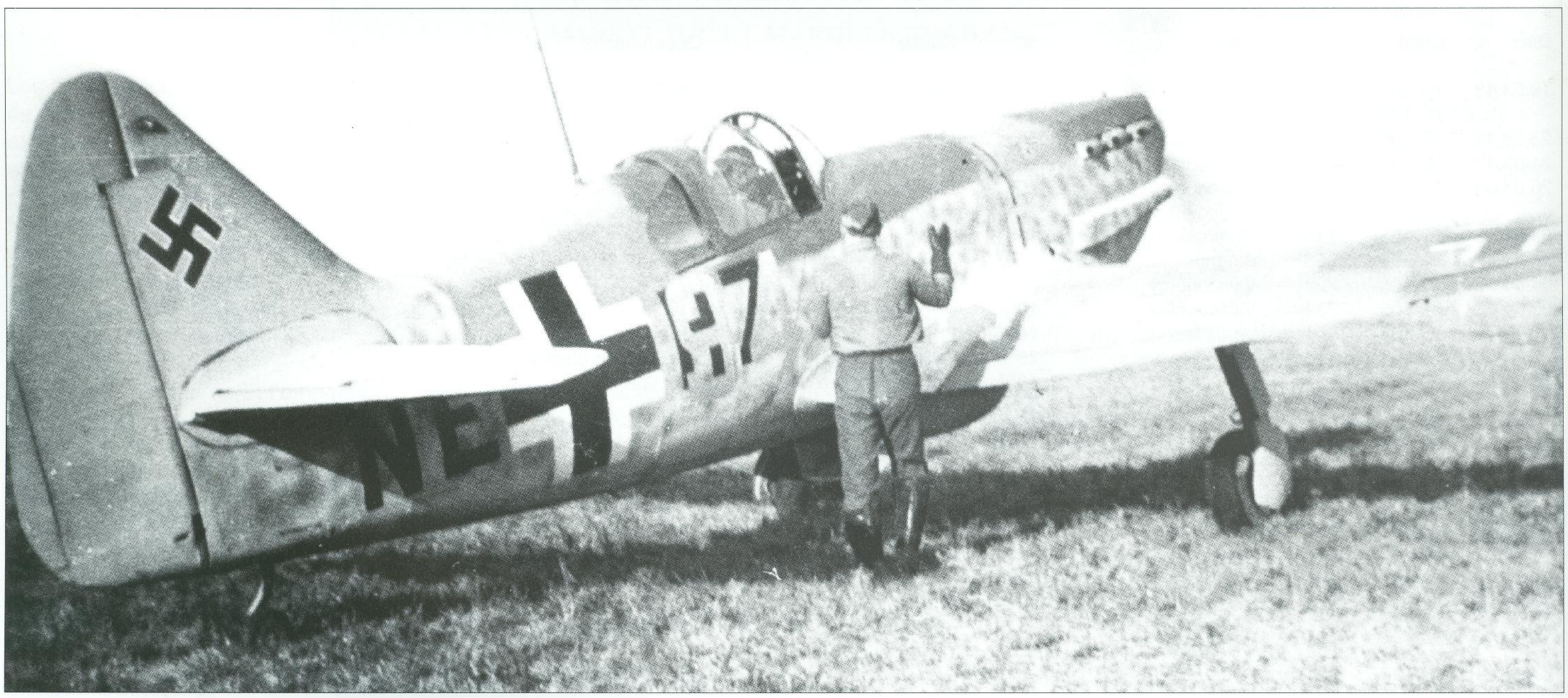
Difficile de lire le code et le numéro attribués à ce D.520 photographié au-dessus de la région de Pau, au printemps 1944.
Le camouflage transparaît sous la couche de peinture jaune badigeonnée sur l'empennage arrière.
(Collection J-Y. Lorant)

D.520 Luftwaffe

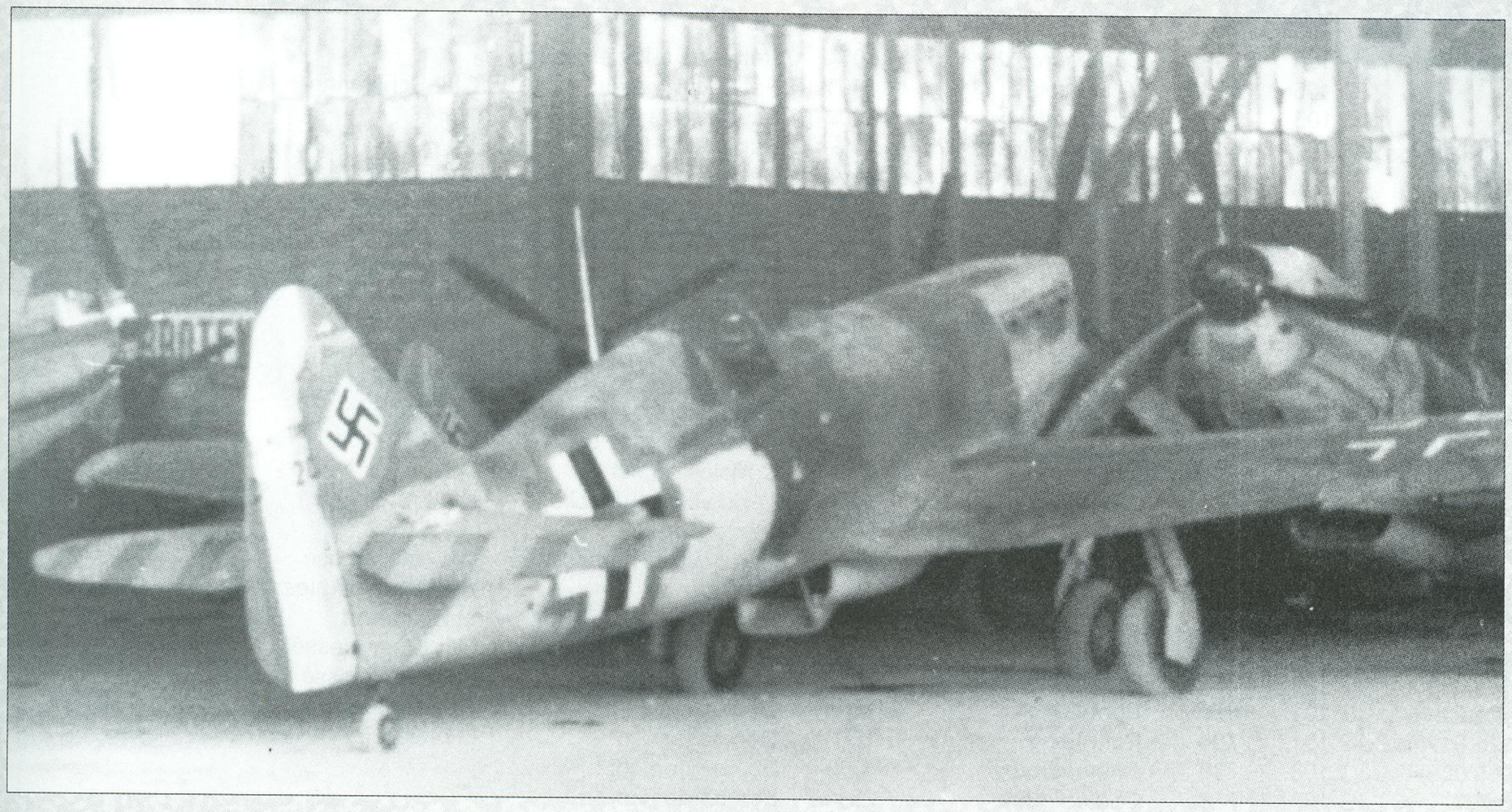
Yellow «94» of JG 101 with the code NE+HZ.
The French national markings have been hastily overpainted on the fuselage. The fin and rudder look yellow, but many D.520s in German hands remained entirely camouflaged.

04.05.43	JG 105	751	Villacoublay	25%	Atterrissage raté	
05.05.43	JG 105	553	Villacoublay	35%	Atterrissage raté	
	JG 105	586	Villacoublay	10%	Atterrissage raté	
07.05.43	JG 105	645	Toussus-le-Noble	100%	Décrochage	Ufz Knoblauch †
10.05.43	JG 103	600	Châteauroux	70%	Atterrissage raté	
11.05.43	JG 105	738	Châtenay-Malabry	45%	Panne essence	
16.05.43	JG 105	474	Villacoublay	80%	Panne moteur	Gefr Schmidt blessé
20.05.43	JG 105	696	Villacoublay	10%	Incendie au décollage	
21.05.43	JLü.St.	624	Bricy	50%	Atterrissage raté	
28.05.43	JG 105	570	Villacoublay	70%	Collision au sol	Ufz Biermann †
	JG 105	739	Villacoublay	20%	Collision au sol	
30.05.43	JG 105	611	Longjumeau	20%	Panne moteur	
31.05.43	JG 105	706	Villacoublay	80%	Incendie au décollage	Gefr Schneider blessé
03.06.43	JG 101	486	Lourdes	100%	Décrochage	Ofh Domaschke †
	JG 101	621	Pau	80%	Retourné à l'atterrissage	
04.06.43	JG 101	591	Lombia	100%	Décrochage	Gefr Göbel †
06.06.43	JG 105	720	Villacoublay	70%	Éclatement au décollage	
08.06.43	JG 101	566	Pau	100%	Panne moteur	Ofw Braukmann †
11.06.43	JG 105	504	Vélizy	20%	Panne moteur	
13.06.43	JG 105	586	Villacoublay	80%	Panne moteur	
22.06.43	JG 105	635	Chartres	20%	Panne moteur	
24.06.43	JG 103	740	Châteauroux	100%	Décrochage	Gefr Hillen †
	JG 107	685	Nancy	100%	Décrochage	Fw Reckendorfer blessé
27.06.43	JG 107	661	Nancy	100%	Décrochage	Pilote parachuté
03.07.43	JG 105	585	Villacoublay	40%	Éclatement au décollage	
14.07.43	JG 105	543	Villacoublay	100%	Bombardement	
	JG 105	669	Villacoublay	100%	Bombardement	
	JG 105	739	Villacoublay	100%	Bombardement	
	JG 105	748	Villacoublay	100%	Bombardement	
	JG 105	487	Villacoublay	20%	Bombardement	
	JG 105	582	Villacoublay	20%	Bombardement	
15.07.43	JG 105	731	Guyancourt	50%	Retourné au décollage	
	JG 105	716	Guyancourt	40%	Incendie à l'atterrissage	
	JG 105	537	Guyancourt	15%	Incendie au décollage	
	JG 105	729	Guyancourt	15%	Incendie au décollage	
17.07.43	JG 101	630	Hagetmau	100%	Décrochage	Ufz Starke †
	JG 105	762	Orly	15%	Panne moteur	
18.07.43	LKdo B.	587	Anvers-Deurne	30%	Accidenté au roulage	
19.07.43	JG 107	483	Essey-lés-Nancy	10%	Incendie à l'atterrissage	
20.07.43	JG 105	764	Camville (?)	100%	Décrochage	Pilote parachuté
21.07.43	JG 105	705	Villacoublay	20%	Atterrissage raté	
	JG 105	756	Orly	20%	Incendie à l'atterrissage	
	JG 107	607	Essey-lés-Nancy	10%	Atterrissage raté	
24.07.43	JG 107	511	Nancy	100%	Décrochage	Ufz Hutt †
26.07.43	JG 105	766	Tonneins	20%	Panne essence	
29.07.43	JG 105	664	Villacoublay	20%	Incendie à l'atterrissage	
30.07.43	JG 105	537	Villacoublay	35%	Panne moteur	
02.08.43	JG 103	561	Châteauroux	100%	Décrochage	Fw Lohmeier †
04.08.43	JG 105	542	Villacoublay	10%	Incendie à l'atterrissage	
06.08.43	JG 105	702	Villacoublay	15%	Panne de moteur	
08.08.43	JG 105	487	Villacoublay	10%	Éclatement à l'atterrissage	
11.08.43	JG 103	821	Déols	100%	Décrochage	Gefr Sauer †
15.08.43	JG 105	582	Clamart	15%	Panne moteur	
20.08.43	JG 107	746	Essey-lès-Nancy	10%	Atterrissage raté	
21.08.43	JG 107	467	Essey-lès-Nancy	85%	Retourné à l'atterrissage	Ufz Kretschmer blessé

Le « 94 jaune » de la JG 101 portait le code NE+HZ. Les marques françaises ont été hâtivement repeintes sur le fuselage, ce qui a entraîné la rupture du camouflage supérieur. Les extrados portent toujours le camouflage à la française.
L'empennage entier semble jaune.
(Collection T.E. Willis)



D.520 Luftwaffe

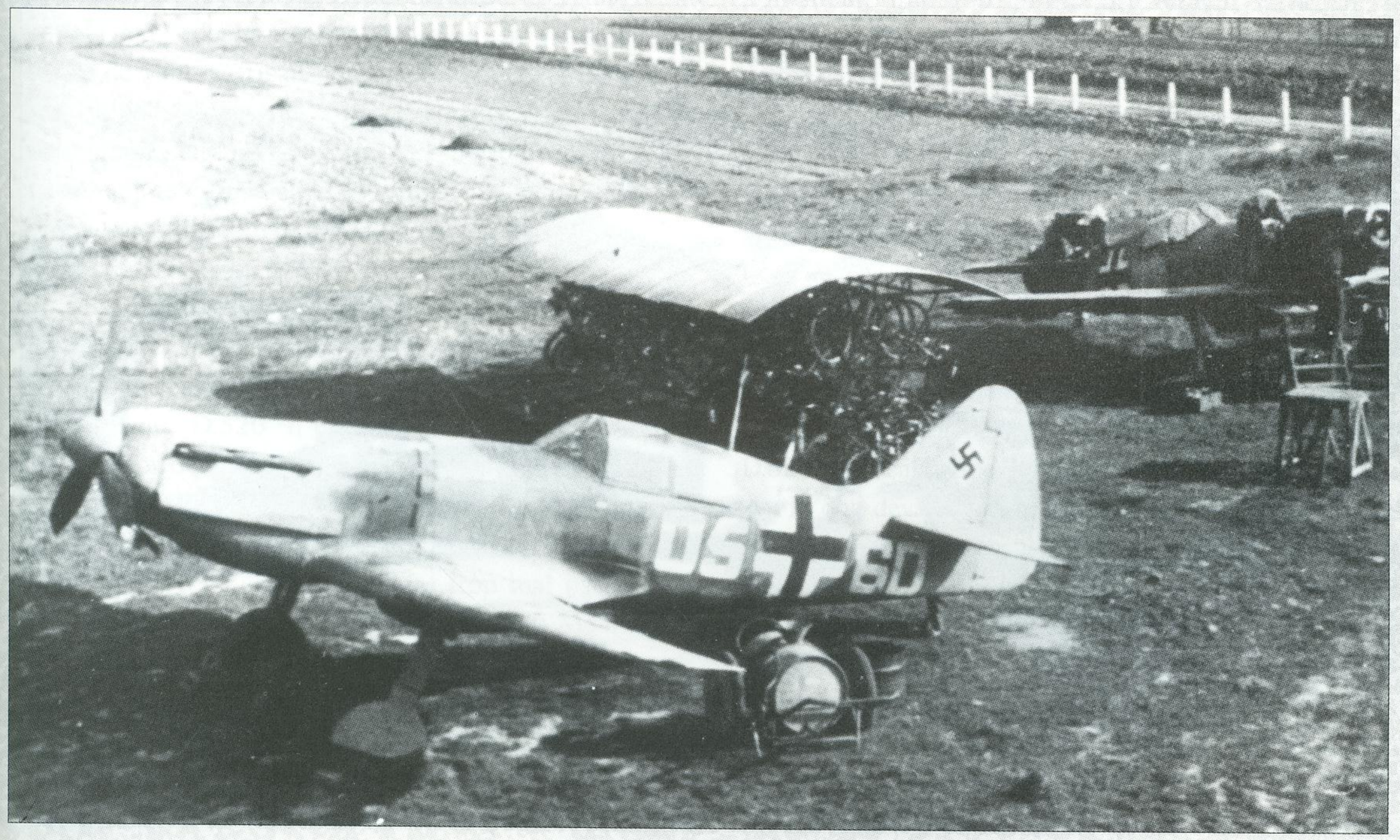


Quelques appareils fraîchement récupérés dans un hangar à Toulouse.
Si les Allemands ont eu le temps de traduire le panneau « Défense de fumer » dans leur langue, ils ont laissé les bandes rouges et jaunes sur les avions...
(Archives A-J.)

Above:
A few aircraft captured at Toulouse. If the Germans took the time to translate the «No Smoking» sign on the hangar wall, they had none though to overpaint the red and yellow Vichy stripes on the planes!

Opposite:
Line-up of JG 101 aircraft at Pau. The plane on the foreground appears to bear a yellow band around the rear fuselage.

Below:
This D.520 has just been taken in charge by Erla at Toulouse-Francazal. It sports the code 05+60.



Ci-dessus :
alignement de machines de la JG 101 à Pau. L'avion au premier plan (« 80 » ?) semble porter une bande jaune autour du fuselage arrière.
(Collection J-Y. Lorant)

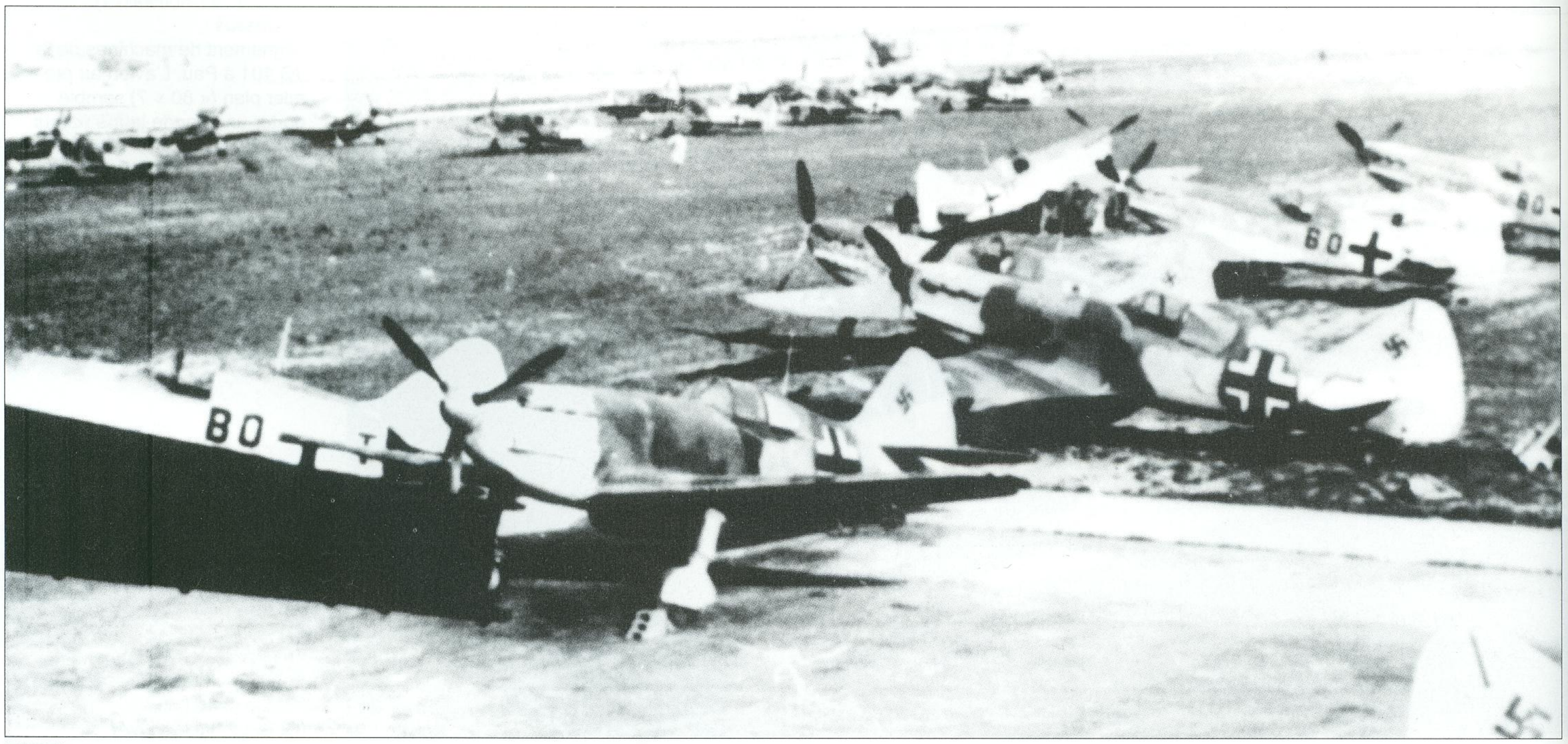
Ci-contre :
un appareil réceptionné par Erla à Toulouse-Francazal. On note le code 05+60.
(Collection J.V. Crow)

D.520 LUFTWAFFE

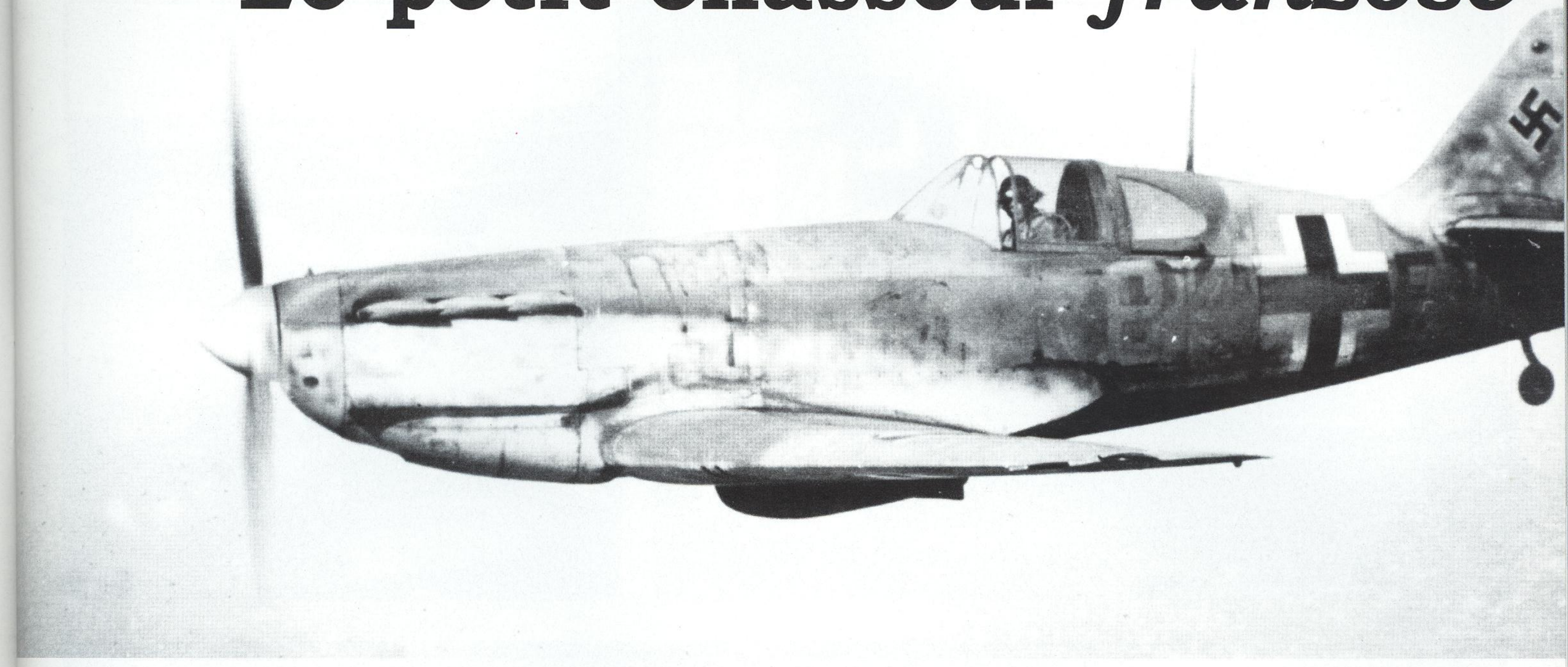
D.520s ready to be delivered to German fighter schools on St Martin-du-Touch (Toulouse) airfield. The two planes on the foreground are ex-Armée de l'Air machines, as their previous markings have been hastily overpainted.

24.08.43	JG 103	736	Châteauroux	50%	Retourné à l'atterrissage	
	JG 105	606	Villacoublay	100%	Panne de moteur	Oblt Schumann †
	JG 105	698	Villacoublay	60%	Atterrissage raté	
25.08.43	JG 107	650	Essey-lès-Nancy	15%	Rupture du train	
24.09.43	JG 103	726	Châteauroux	95%	Décrochage	Ufz Firla †
27.09.43	JG 103	727	Issoudun	100%	Panne moteur	Pilote parachuté
28.09.43	JG 101	684	Pau	100%	Décrochage	Ufz Weik †
03.10.43	JG 103	815	Varennes	100%	Décrochage	Ufz Curland †
10.10.43	JG 107	620	Essey-lès-Nancy	50%	Contact avec le sol	Ufz Brühl blessé
17.10.43	JG 105	562	Bailleau-l'Évêque	100%	Décrochage	Gefr Storck
25.10.43	JG 105	697	Chartres	100%	Panne moteur	Obgfr Peschel †
30.10.43	JG 105	487	Chartres	100%	Décrochage	Obgfr Mann †
04.11.43	JG 101	505	St Arroman	100%	Contact avec le sol	Ufz Malle †
	JG 101	693	Lannemezan	100%	Contact avec le sol	Ufz Tomasch †
	JG 103	631	Châteauroux	40%	Collision au sol	
29.11.43	JG 105	647	Chartres	100%	Perte vitesse décollage	Ufz Kadelbach †
30.11.43	JG 101	677	Pau	80%	Décrochage	
02.12.43	JG 107	482	Montpellier	20%	Retourné à l'atterrissage	Ufz Hain blessé
03.12.43	JG 107	610	Lyon	100%	Décrochage	Fw Dennhoff blessé
13.01.44	JG 105	732	Chartres	100%	Décrochage	Lt Bolduan †
16.01.44	JG 101	888	Pau	70%	Incendie à l'atterrissage	Ofh Käfer blessé
	JG 101	632	Pau	50%	Collision au sol	Fhr Kreb blessé
23.01.44	JG 101	670	Pont-Long	100%	Décrochage	Ofh Ennesser †
24.01.44	JG 101	780	Pont-Long	100%	Décrochage	Lt Golob †
05.02.44	JG 103	730	Châteauroux	50%	Bombardement	
	JG 103	719	Châteauroux	25%	Bombardement	
06.02.44	JG 105	552	Chartres	100%	Mitraillé au sol	
09.02.44	JG 105	483	Chartres	95%	Abattu par Typhoon	Ufz Woll † (P/O D. Erasmus, 266 Sqdn)
13.02.44	JG 105	664	Chartres	90%	Abattu par Typhoon	Ufz Bartl † (S/L G.B. Warnes, 263 Sqdn)
02.03.44	JG 105	578	Chartres	100%	Bombardement	
	JG 105	633	Chartres	60%	Bombardement	
	JG 105	551	Chartres	40%	Bombardement	
	JG 105	604	Chartres	40%	Bombardement	
	JG 105	716	Chartres	40%	Bombardement	
10.03.44	JG 107	584	Pau	90%	Panne moteur	Ufz Gerich †
18.03.44	JG 101	540	Pau	60%	Panne moteur	
27.03.44	JG 101	576	Pau	35%	Bombardement	
	JG 101	480	Pau	14%	Bombardement	
28.03.44	JG 105	582	Chartres	100%	Bombardement	
	JG 105	584	Chartres	100%	Bombardement	
	JG 105	646	Chartres	100%	Bombardement	
	JG 105	734	Chartres	100%	Bombardement	
06.04.44	Kdo Erla	590	Blagnac	80%	Bombardement	
20.04.44	JG 105	705	Châteauroux	100%	Décrochage	Gefr Marner †
22.04.44	JG 101	504	Pau	70%	Retourné au décollage	Gefr Wernicke blessé
22.05.44	JG 101	663	Pau	100%	Décrochage	Ufz Hoppe †
25.05.44	JG 101	572	Pau	60%	Retourné à l'atterrissage	
26.05.44	Kdo Erla	888	Blagnac	100%	Décrochage	Ofw Balker †
16.06.44	JG 101	625	Blagnac	40%	Atterrissage raté	
20.06.44	JG 101	692	Groß-Elfingen	20%	Atterrissage raté	
19.07.44	Kdo Erla	580	Nîmes	10%	Retourné à l'atterrissage	Ufz Walter blessé
14.08.44	JG 101	649	Echterdingen	50%	Bombardement	
20.08.44	JG 101	889	Unterschlauersbach	25%	Atterrissage raté	

Alignement de D.520 prêts à être livrés aux écoles de chasse allemandes sur le terrain de St Martin-du-Touch. Les deux apppareils au premier plan, qui attendent encore leur code, sont vraisemblabement d'« occasion », car les anciennes marques françaises sont facilement repérables sous le badigeon. (Collection J.V. Crow)



Le petit chasseur *franzose*



ENTRETIEN AVEC ERNST SCHRÖDER RECUEILLI PAR JEAN-YVES LORANT

Cet article a déjà été publié dans *AirFan* de mai 1981

Flying over the Pau area, Gefreiter Güldenpfennig, Ernst Schröder's mate at JG 101. The latter will eventually become an ace with II.(Sturm)/JG 300, bringing down trois four-engined bombers, three Mustangs et one Stinson.

J'ai piloté un D.520 dans la Luftwaffe.

Ce qui me vient d'abord à l'esprit, c'est le ronronnement clair et bien syncopé du moteur Hispano au décollage, un bruit que je pourrais encore facilement reconnaître. Lorsque nous sommes arrivés fin février 1944 à Pau pour y finir notre instruction de pilotes de chasse au sein de la JG 101, l'avion nous a terriblement impressionnés. Il faut dire que nous n'avions derrière nous que quelques dizaines d'heures de biplan léger et d'Arado 96, effectuées en instruction accélérée dans une école pour débutants.

À Pau, comme à Tarbes-Ossun, nos instructeurs nous ont mis immédiatement en garde contre le côté « pointu » de l'appareil, source de spectaculaires sorties de piste et de capotages parfois mortels. Faire décoller un D.520 est resté pour nombre d'entre nous un exploit quotidien, tant sa tendance aux embardées par vent de travers pouvait être difficile à contrer. Déjà, pendant le roulage, un simple coup de gaz coïncidant avec un cahot ou une rafale de vent, suffisait pour partir en cheval de bois. Je me rappelle aussi des difficultés engendrées par les inscriptions en français sur la planche de bord et sur certains des instruments, dont les fonctions et l'apparence différaient de ce que nous connaissions. On se mit donc à apprendre par cœur des phrases en français; en ce qui me concerne, l'épreuve était facile car j'avais appris cette langue pendant six ans.

Malheureusement pour nous, en 1944, aucune version biplace du D.520 n'existait. Après un « amphi-carlingue » détaillé, mon instructeur m'a quitté un jour avec un sourire en coin, en me conseillant de faire plusieurs essais de roulage avant de tenter le décollage. Mon lâcher ne s'est pourtant pas trop mal passé. Avec son train à large voie (comparé à celui du Me 109), le Dewoitine pouvait être tenu assez facilement. Ma chance, ce jour-là, a sans doute été l'absence de vent ! Sur le moment, j'ai trouvé la distance de décollage considérable. Lors des vols suivants, mon Dewoitine s'est révélé être d'un fonctionnement capricieux. Le plus grave défaut que je lui ai trouvé était une fâcheuse tendance du train à ne pas rentrer complètement après le décollage. Les roues se bloquaient exactement devant l'entrée d'air du radiateur et la température du moteur montait si vite que je devais secouer mon Dewoitine par petits coups de manche vers l'avant pour achever la rétraction du train. Si cela n'était pas suffisant, il fallait rentrer d'urgence... ou choisir un champ bien dégagé.

Mais quel avion ! De très fines pressions sur les commandes suffisaient pour passer toute la voltige et on tournait un looping avec deux doigts. Aucun chasseur allemand de l'époque n'offrait une telle finesse, une telle élégance de pilotage. Après avoir repéré les points délicats de ce pur-sang, il ne nous restait plus qu'à nous livrer aux joies du pilotage d'un avion fin, aux performances encore très honnêtes. D'ailleurs, le Messerschmitt Bf 109G-6, avec ses blindages et son armement, que j'ai piloté brièvement à la fin du printemps 1944, n'était guère plus performant – et en tout cas, moins maniable.

L'atterrissage sur D.520 demandait un certain doigté, car l'avion, relativement chargé au mètre carré, approchait vite. Du fait de cette grande vitesse d'atterrissage, on courait à la catastrophe si l'on n'avait pas réussi à poser l'oiseau en seuil de piste. Cette piste n'était pas assez longue et nous devions rouler assez longtemps, de peur d'utiliser trop brutalement les freins à air comprimé. Sollicités trop durement, ces freins bloquaient les roues et l'avion, alors, capotait. À son premier atterrissage sur D.520, mon camarade, le *Gefreiter* Gottlob est ainsi passé sur le dos devant nos yeux horrifiés. Dérive en miettes, fuselage tordu, le joli chasseur français avait triste allure. De ces débris, on sortit un Gottlob, livide mais indemne.

C'est incontestablement sur Dewoitine 520 que j'ai connu mes plus grandes joies de pilote. Quelques mois plus tard, alors que j'affrontais les redoutables chasseurs américains à bord d'un Fw 190 au-dessus de l'Allemagne, il m'est souvent arrivé de penser avec une certaine nostalgie à cet agile petit chasseur *franzose*.

En vol au-dessus de la région de Pau, le *Gefreiter* Güldenpfennig, compagnon de Ernst Schröder à la JG 101. Ce dernier s'illustrera au II.(*Sturm*)/JG 300, en abattant trois quadrimoteurs, trois Mustang et un Stinson). (Collection J-Y. Lorant)

D.520 Luftwaffe

En haut :
À gauche, le DN+VY dans lequel s'est retourné le *Gefreiter* Gottlob de la JG 101. Cet appareil était probablement le n° 572 (voir tableau).
(Collection J-Y. Lorant)

À droite, en haut, un appareil de la 3./JG 103 au roulage à Chartres.
(Collection J-Y. Lorant)

À droite, en bas, un autre appareil de la JG 101, probablement codé SV+MQ.
(Collection J-Y. Lorant)

Ci-contre :
un D.520 (DN+VG) de la JG 105 sur le terrain de Villacoublay, à l'été 1943.
(Collection J.V. Crow)

Ci-dessous :
le « 83 jaune » de la JG 101 à Pau, à bord duquel se tuera le *Leutnant* Wilhelm Golob le 24 janvier 1944.
(Collection J-Y. Lorant)

Top:
On the left, Gefreiter Gottlob's DN+VY (n° 572 ?) of JG 101. On the right, top, a 3./JG 103 D.520 taxiing.
On the right, bottom, another crash at JG 101; this D.520 was probably coded SV+MQ.

Middle:
A D.520 (DN+VG) of JG 105 at Villacoublay, near Paris, in Summer 1943.

Bottom:
The D.520 yellow «83» of JG 101, in which Leutnant Wilhlem Golob will meet his death at Pau on January 24,1944.

Dewoitine D.520
JG 101
Pau - Pont-Long, printemps 1944

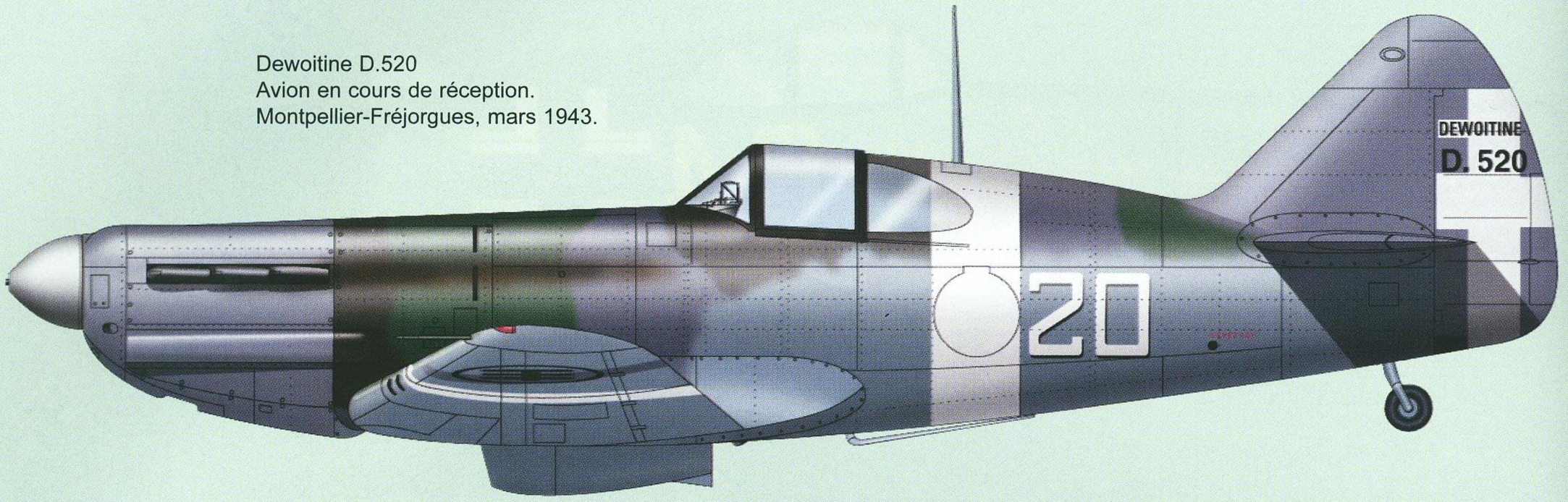
Dewoitine D.520 n° 780
JG 101, *Leutnant* Wilhelm Golob
Pau - Pont-Long, 24 janvier 1944.

Dewoitine D.520
Orljak (groupe) I/6 (avion du commandant de groupe)
Karlovo (Bulgarie), été 1944.

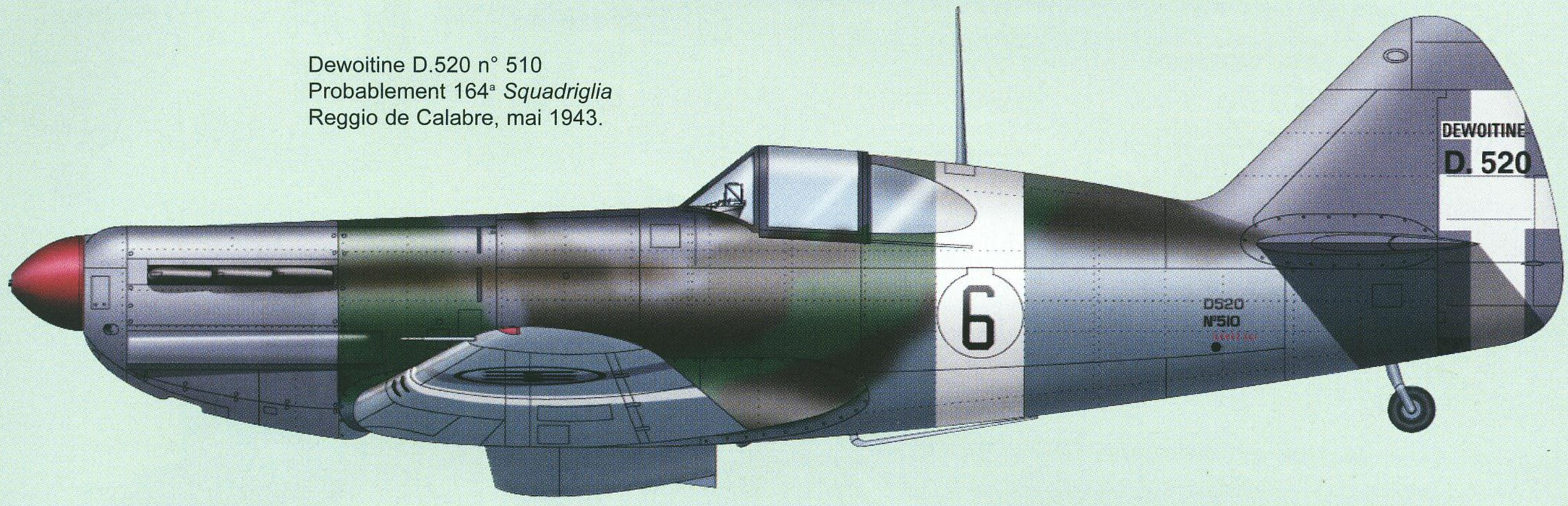
Dewoitine D.520
Orljak I/6
Karlovo, mi-1943.

Dewoitine D.520
Jato (escadrille) 2/6
Vrashdebna, début 1944.

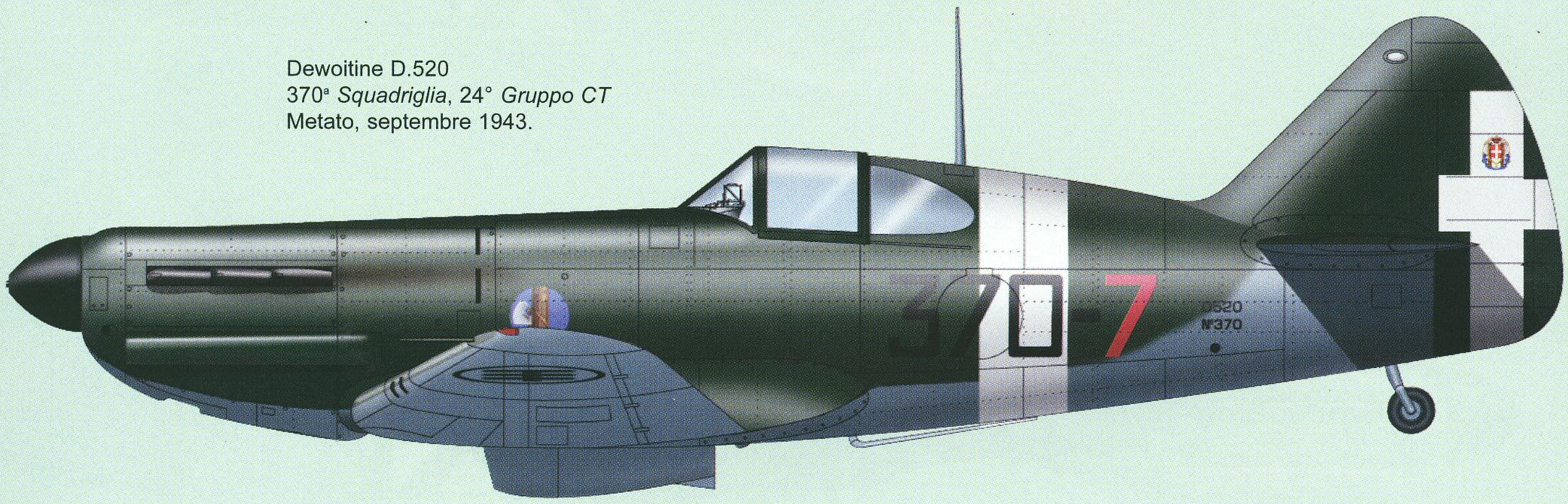
Dewoitine D.520
Avion en cours de réception.
Montpellier-Fréjorgues, mars 1943.



Dewoitine D.520 n° 510
Probablement 164ª *Squadriglia*
Reggio de Calabre, mai 1943.

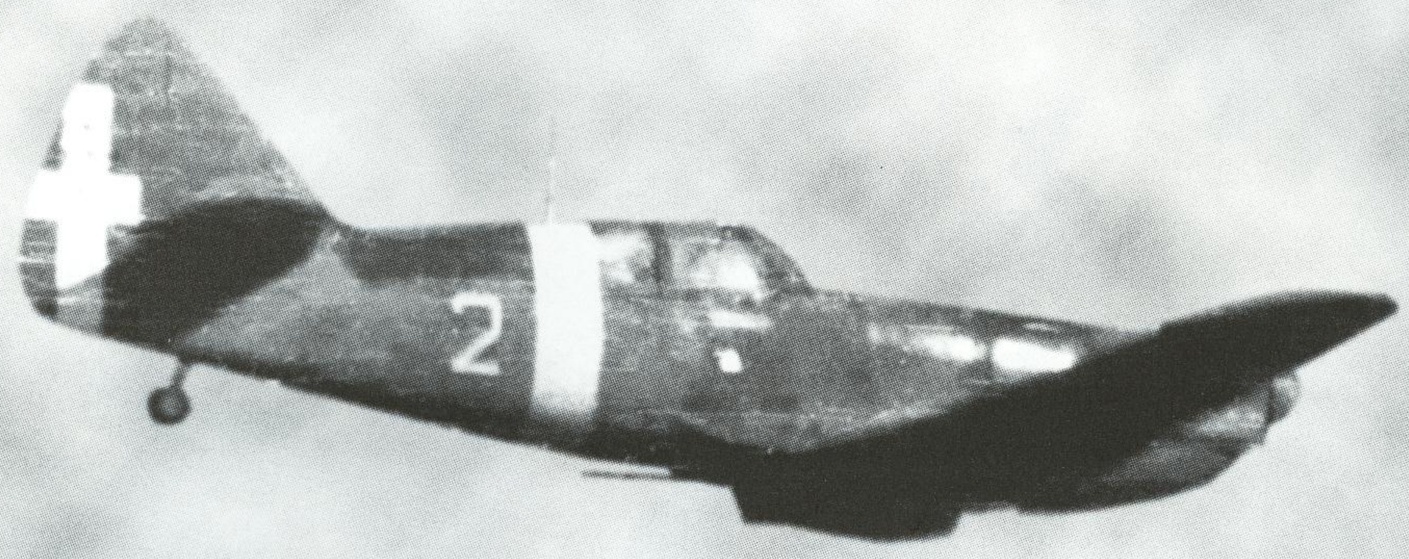


Dewoitine D.520
370ª *Squadriglia*, 24° *Gruppo CT*
Metato, septembre 1943.



Dewoitine D.520
Aeronautica Nazionale Repubblicana
Probablement 101° *Gruppo Autonoma Caccia*
Mirafiori, janvier 1944.

Ceux de la Regia



GUIDO CARLESI

L'invasion de la zone libre par les Allemands et le démantèlement de l'armée de l'Air de l'armistice qui en résulta constituèrent une véritable aubaine pour les Italiens. L'aviation de chasse de la Regia Aeronautica avait été saignée à blanc en Afrique du Nord et l'industrie nationale ne parvenait toujours pas à tourner à des cadences suffisantes. Parmi les avions saisis en France, un modèle allait surtout attiser la convoitise des Italiens, le Dewoitine D.520, un appareil armé d'un canon de 20 mm, un calibre inconnu en Italie sur un avion de chasse.

UN MODÈLE NOUVEAU

Les Italiens avaient déjà eu l'occasion d'approcher ce type en 1941, lorsque deux appareils en transit pour le Levant avaient été abandonnés par les Français. L'un, le n° 309, était resté sur le terrain de Catane, en Sicile, l'autre, le n° 33, avait été accidenté à Rome. Ils seront restitués ultérieurement à la France, dans un tel état de délabrement qu'il est peu vraisemblable qu'ils aient jamais volé en Italie. Par ailleurs, et contrairement à une idée reçue, aucun D.520 n'a été capturé intact par les Italiens en juin 1940.

Fin novembre 1942, c'est donc un avion de chasse qu'ils ne connaissent absolument pas que découvrent les pilotes italiens. L'impression d'ensemble qu'ils en retirent est mitigée. Ils apprécient l'armement, mais déplorent la faible capacité du chargeur (60 coups); en ce qui concerne la maniabilité, le D.520 fait pâle figure comparé aux agiles Macchi et Fiat; comme intercepteur, le D.520 manque singulièrement d'accélération en montée; enfin, l'appareil se révèle vicieux à l'atterrissage et son train capricieux. En outre, la plupart des avions récupérés sont en assez mauvais état général, ce qui provoquera un taux d'indisponbilité très élevé en permanence.

Les Italiens mettent la main sur :

– 26 avions du GC II/1;
– 7 avions de l'École de l'Air;
– 3 avions du dépôt de stockage d'Istres;
– 2 avions de l'aéronautique Navale;
– 6 avions du Parc 91.

Sur ce total, 31 ou 32 sont convoyés en Italie.

En 1943, les Allemands leur cèdent :

– 1 avion ex-GC I/1;
– 1 avion ex-GC III/9;
– 5 avions du dépôt de stockage MPLR;
– 14 avions du dépôt de stockage de Pau.

Ceux-ci sont échangés contre les LeO 451 récupérés par la Regia Aeronautica qui n'en a pas l'usage.

La plupart des appareils sont rassemblés dans un premier temps à Istres où ils sont essayés en vol. Beaucoup doivent être renvoyés à la SNCASE à Toulouse pour remise en état. Selon les archives italiennes, il semble que seulement 51 appareils aient été versés aux unités opérationnelles.

LES UNITÉS SUR D.520

Les formations de la Regia Aeronautica équipées en Dewoitine 520 sont les suivantes :

– 2° *Gruppo Intercettori*

152ª *Squadriglia* à Sarzana
D.520 à partir de mi-mai 43
358ª *Squadriglia* à Metato
D.520 entre juillet et septembre 43

La 358ª *Sq*. s'illustre par de nombreuses missions d'interception au-dessus de la Toscane, mais verse progressivement tous ses D.520 au 13° *Gruppo* avant l'armistice du 8 septembre 1943.

– 13° *Gruppo* CT

78ª et 82ª *Squadriglie* à Metato
D.520 en juillet 43

Ce groupe est bien content de récupérer les D.520 de la 358ª *Sq*. en juillet 43, puisqu'à cette époque, il ne compte que... trois MC.202 ! Protégeant le port de Livourne, les Dewoitine décollent souvent pour intercepter les formations alliées, mais, apparemment, sans grand succès.

– 22° *Gruppo* CT

359ª et 371ª *Squadriglie* à Naples-Capodichino
D.520 en février 43

Première unité transformée, le 22° *Gruppo* touche quatre machines le 25 février 1943, qui sont affectées à la 359ª *Sq*., engagée dans la défense aérienne de Naples et de Rome. La première mission se déroule le 1er mars, conduite par le commandant de groupe, le *Capitano* Minguzzi, en personne qui pilote l'unique D.520 alors en état de vol. Minguzzi remporte à cette occasion la première victoire d'un D.520 de la Regia en abattant un B-24. Fin août, l'escadrille verse ses derniers D.520 au 24° *Gruppo*.

La 371ª *Sq*. récupère quelques exemplaires qu'elle aligne aux côtés de ses MC.205, puis Re.2005, jusqu'à la cessation des hostilités. Le jour de l'armistice, il reste 8 D.520 à Capodichino.

– 24° *Gruppo* CT

361ª 362ª et 370ª *Squadriglie* à Metato

Un D.520 en vol de réception dans la région d'Istres, au début de l'année 1943. (Collection G.F. Ghergo)

D.520 Regia

En haut :
un petit dernier pour la route ! Un pilote italien se donne un peu de courage avant d'affronter la bête. Istres, février 1943.

Ci-dessous :
un autre D.520 en cours de réception à Istres, en février 1943. L'insigne de la « mort fauchant » a été oblitéré tant bien que mal.
(Collection G.F. Ghergo)

Souvenir traditionnel des vainqueurs, des soldats canadiens se font photographier sur l'épave d'un D.520 de la 164ª *Squadriglia* sur le terrain de Reggio de Calabre, début septembre 1943. Le camouflage français est bien visible, ainsi qu'un un « 1 » rouge sur la bande de fuselage. (Archives Publiques du Canada)

D.520 fin août 43, cédés par 13° *Gruppo*

L'armistice, signé quelques semaines après la transformation sur Dewoitine D.520, n'a pas permis à ce type d'entrer réellement en service au sein de ce groupe.

– 59° *Gruppo* BT

232ª et 233ª *Squadriglie* à Metato

D.520 en mai 43

Transféré de Turin à Metato en mai 43, ce groupe de bombardement en piqué est alors équipé en chasseurs de nuit Do 217J, Re.2001CN et CR.42CN ! Prévus pour l'entraînement des pilotes, les D.520 se retrouvent néanmoins au cœur des combats aériens, mais de jour. À la mi-juillet, le groupe est muté à Littoria et abandonne ses Dewoitine à la 358ª *Sq*.

– 60° *Gruppo Intercettori*

234ª et 235ª *Squadriglie* à Lonate Pozzolo

D.520 en avril 43, chasse de jour et de nuit

Neuf D.520 sont affectés à ce groupe pour la chasse de jour. Cependant, ils servent également de nuit, les pilotes les estimant supérieurs à leurs Fiat CR.42CN. Ils disparaissent de l'inventaire avant l'armistice.

– 161° *Gruppo Autonomo* CT

164ª *Squadriglia* à Reggio de Calabre

D.520 de mai à juillet 43

Chargée de la défense de la Sicile, la 164ª *Sq*. récupère ses premiers D.520 au mois de mai 43. Toutefois, avant leur débarquement en Sicile, les Alliés pilonnent les terrains de Calabre, détruisant la quasi totalité des D.520 qui se trouvent à Reggio.

– 167° *Gruppo Intercettori*

303ª *Squadriglia* à Ciampino Sud

Un unique D.520 entre mai et juin 43

Ce groupe doit à l'initative de son chef, le *Maggiore* Corrado Ricci, de disposer d'un seul et unique D.520. L'appareil vole pendant un mois avant d'être cloué au sol par manque de rechanges.

L'histoire des D.520 italiens est à l'image de la Regia Aeronautica en cet été 1943, cahotique. Selon Chris Dunning, seules 16 machines se trouvaient encore en première ligne le 8 septembre 1943, lorsque l'Italie demanda l'armistice. Elles disparurent par la suite dans la tourmente qui secoua ce pays coupé en deux par les Alliés au sud et les Allemands au nord.

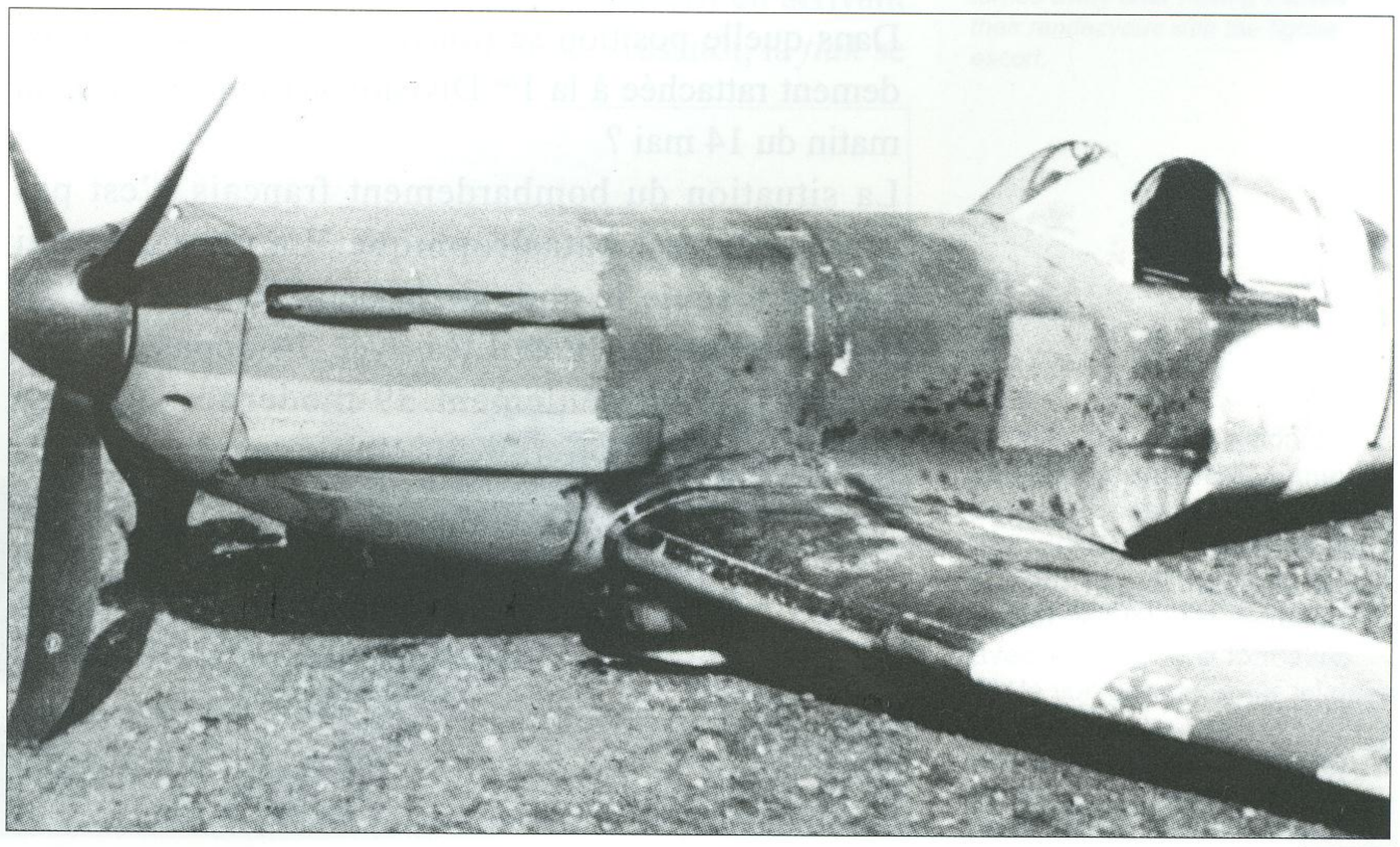
BIBLIOGRAPHIE

Pour ceux qui veulent en savoir plus :
– I.A.R.B., magazine de la branche italienne d'Air Britain, n°s 1 et 2/1976;
– Regia Aeronautica e Armée de l'Air 40/43, par G. Garello, éditions Bizzari, Rome, 1975.
– Aviation Magazine, n°s 677 et 678 de mars 1976.
– Dimensione Cielo, vol. 3, editions Bizzari, Rome, 1972
– Courage Alone, C. Dunning, Hikoki, Aldershot, 1998.

Above:
A derelict D.520 of 164ª Squadriglia at Reggio Calabria, early September 1943. The original French camouflage scheme can be clearly seen.

Opposite page and below:
Captured French D.520s being flight-tested by Italian pilots at Istres and Montélimar, early in 1943.

Le D.520 n° 517, qui était la monture personnelle du lieutenant Fabre du GC II/1, ne connaîtra jamais le ciel d'Italie. On note que les marques françaises ont été hâtivement repeintes. Sur les ailes, les bandes diagonales tricolores ont été effacées, mais la bande blanche y figure encore. Montélimar, mars 1943. (Collection G.F. Ghergo)



14 MAI 1940

Miracle sur la Meuse

CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

QUAND ON évoque la mission effectuée par les Amiot 143 le 14 mai 1940 au-dessus de Sedan, c'est inévitablement le terme de « massacre » qui revient sans cesse. Or, ce qualificatif est pour le moins abusif, car les pertes n'ont pas aussi considérables que l'on a bien voulu l'écrire et le répéter à loisir pendant près de soixante ans. Plutôt que de parler de « massacre », il vaudrait mieux parler de « miracle », car ce jour-là, il y avait incontestablement un Bon Dieu pour veiller sur ces pièces de musée...

Bien qu'averti par l'aviation depuis le 11 mai 1940 qu'une manœuvre d'envergure est en train de prendre naissance dans les Ardennes belges, le haut commandement français ne s'émeut de la situation que le 13, préoccupé qu'il est jusqu'alors par la poussée allemande en Belgique et en Hollande.

UN EFFORT MAXIMUM

Vers 15 heures le 13 mai, appuyée par l'artillerie et l'aviation, l'infanterie allemande traverse la Meuse au sud de Sedan. À la tombée de la nuit, les Allemands tiennent une tête de pont de cinq kilomètres de largeur sur trois de profondeur, sur l'autre rive.

Conscient que le sort de la bataille est en train de se jouer à Sedan, le général Vuillemin, commandant-en-chef de l'armée de l'Air, sort de sa réserve pour la première fois depuis le 10 mai. Il exige un effort maximum et l'engagement de tous les avions disponibles, modernes et anciens.

Dans quelle position se trouve l'aviation de bombardement rattachée à la 1ère Division aérienne (DAé), au matin du 14 mai ?

La situation du bombardement français n'est pas grave, elle est catastrophique. La 1ère DAé, qui supporte seule le choc de la bataille depuis le 10 mai a débuté les hostilités avec 74 appareils disponibles, dont seulement 39 modernes. Aucune unité envoyée en renfort ne sera en mesure d'exécuter une mission avant le 15 mai. La plupart des autres, qui se trouvent dans le sud de la France ou en Afrique du Nord, n'ont pas terminé leur transformation sur matériel moderne. Seuls les Martin 167F du Groupement n° 1 auraient pu être engagés plus tôt; l'inconvénient, c'est qu'ils attendent encore leurs lance-bombes !

Les Groupements n° 9 (GB I/34 et GB II/34) et n° 10 (GB I/38 et GB II/38), équipés majoritairement en Amiot 143, sont dans une position particulièrement délicate. Le premier est en pleine transformation sur Amiot 351/354, mais il n'a reçu que cinq machines, dont aucune n'est équipée pour des missions de guerre. Le second attend une transformation qui ne viendra jamais et doit boucher les trous avec des Bloch 200.

Le 14 mai, les I/34 et II/34 alignent sept Amiot 143 disponibles à eux deux, le I/38 sept et le II/38 six, soit un total de vingt appareils aux performances honnêtes en 1936, mais totalement inadéquates quatre ans plus tard. Par chance, le GQG dispensera les Bloch 200, sans doute parce que le Groupement n° 10 les a fait figurer dans la colonne « indisponible ».

Les deux autres groupements présents dans le secteur, le Groupement n° 6 (GB I/12 et II/12) et le Groupement n° 18 (GBA I/54 et II/54) ont été malmenés les jours précédents et leurs effectifs ont fondu comme neige au soleil. Le premier ne dispose plus que de neuf LeO 451 et le second de treize Bréguet 693.

36 BOMBARDIERS POUR STOPPER LES PANZER

Le colonel François et le lieutenant-colonel Aribaud, commandant respectivement les Groupements n° 9 et 10, sont convoqués à 2 heures du matin, le 14 mai, au PC de la 1ère DAé, à Athies-sous-Laon. Abasourdis, ils prennent connaissance des ordres du général Vuillemin. Il est vrai que l'heure n'est plus aux risques calculés, mais la mission qui leur échoit présente toutes les caractéristiques d'une sortie sans retour.

« *La situation est dramatique à Sedan*, explique le général Escudier. *L'ennemi a créé une tête de pont sur la rive sud de la Meuse. Il s'agit de neutraliser à la bombe de 50 et 100 kg les ponts du temps de paix et*

les nouveaux ponts établis par l'ennemi de part et d'autre de Sedan, entre Vrignes-sur-Meuse et Bazeilles ».

L'expédition concerne également les Groupements n° 6 et n° 18, qui reçoivent l'ordre d'engager respectivement sept LeO 451 et neuf Bréguet 693.

Trente-six bombardiers, dont plus de la moitié a davantage sa place dans un musée que sur un champ de bataille, c'est tout ce que les Français peuvent rassembler pour endiguer la marée des *Panzer* qui déferle à l'ouest et fait peser une lourde menace sur les armées franco-britanniques en Belgique et en Hollande !

L'*Advanced Air Striking Force* britannique a raclé ses fonds de tiroir et va engager tous ses Blenheim et Battle disponibles, plus les Blenheim du 2 *Group* arrivés directement d'Angleterre, dans cette bataille que chacun pressent décisive.

DES VOLONTAIRES

Le plus dur pour François et Aribaud va être maintenant d'expliquer la mission à leurs hommes. Un à un, les quatre commandants de groupe, sont appelés au téléphone vers 8 heures du matin. Tous tentent d'argumenter contre cette mission suicidaire, mais le temps des discussions est révolu.

C'est aux commandants de groupe qu'incombe la lourde tâche de désigner les équipages. Au Groupement n° 9, les commandants de groupe (capitaine Véron au I/34 et commandant de Laubier au II/34) se portent sur les rangs avec leurs deux commandants escadrilles. Le commandant de Laubier prend même la place du jeune bombardier dans l'avion commandé par le lieutenant Vauzelle.

Au Groupement n° 10, le colonel Aribaud décide de mener la mission personnellement; il est entouré de ses deux commandants de groupe (capitaine Faure, GB I/38 et capitaine Destannes, GB II/38) et des quatre commandants d'escadrille. Les autres équipages sont tous volontaires.

Pour les escorter, douze Morane 406 du GC III/7, six Bloch 152 du GC I/8 et, en couverture haute, neuf Dewoitine 520 du GC I/3, doivent assurer une protection rapprochée.

Les ordres sont confirmés le matin à 10 heures, mais les objectifs ont changé. Il n'est plus question ni des ponts civils ni des ponts de bateaux de Gaulier, en amont de Sedan. Les troupes françaises tenant fermement, selon les informations du GQG, des positions sur la rive droite de la Meuse, les bombardiers doivent attaquer les avant-gardes ennemies sur la rive gauche : le ravin de Givonne, pour le Groupement n° 9 et le pont de chemin de fer et un rassemblement au nord de Sedan, pour le Groupement n° 10.

L'expédition est scindée en trois groupes (les sept Amiot du Groupement n° 9, les sept du GB I/38 et les six du GB II/38). Le rendez-vous avec les chasseurs est fixé à 11h15 à la verticale du terrain de La Fère-en-Tardenois.

L'Amiot 143 n° 16 fut transféré par le Centre d'Instruction au Tir de Cazaux au GB II/34 le 20 mai, soit postérieurement à la mission dont il est question ici. L'avion a reçu un camouflage sur les parties supérieures, le dessous restant « tête de nègre » (chocolat).
Il s'agit d'un appareil des premières séries, à nez court.
(Collection J. Mutin)

RENDEZ-VOUS AVEC LA *FLAK*

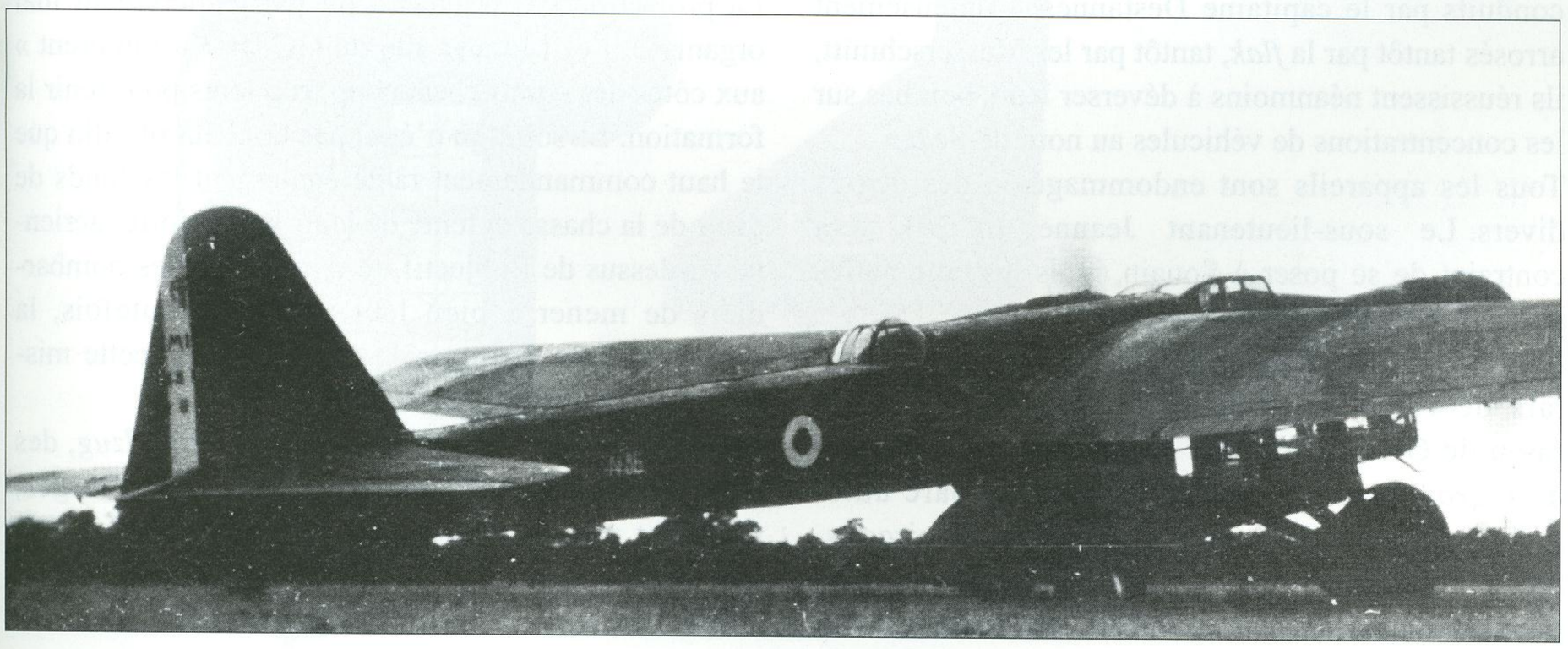
Ce qui n'était pas prévu, mais était pourtant prévisible, est le rendez-vous manqué des appareils du I/38 avec leurs chasseurs. Pourtant, les Amiot se sont présentés avec cinq minutes d'avance. Craignant de mettre en péril inutilement la vie de ses équipages, le colonel Aribaud décide de faire demi-tour. Cette manœuvre sera diversement appréciée par ses subordonnés et inspirera le sous-lieutenant Fuster, alias Casmayor, pour un roman qu'il intitulera *Désobéissance*. En raison du prestige dont jouissait le colonel Aribaud et de ses états de service, il semble qu'aucune sanction ne fut envisagée à son encontre pour ce que certains auraient pu assimiler à une désertion devant l'ennemi.

Vers 12h53, les sept appareils du Groupement n° 9 font leur apparition au-dessus de l'objectif en arrivant par Floing, à 900 mètres d'altitude. Aussitôt, la *flak* se

Unlike what has always been reported for years, the day-light mission of the Amiot 143s over Sedan, on May 14, did not come to such a bad end. Out of the 20 planes that took off, 9 aborted the mission, one was shot down and two were badly mauled. Only three crew members were killed and two made prisonners. It could have been a massacre, it was a miracle!

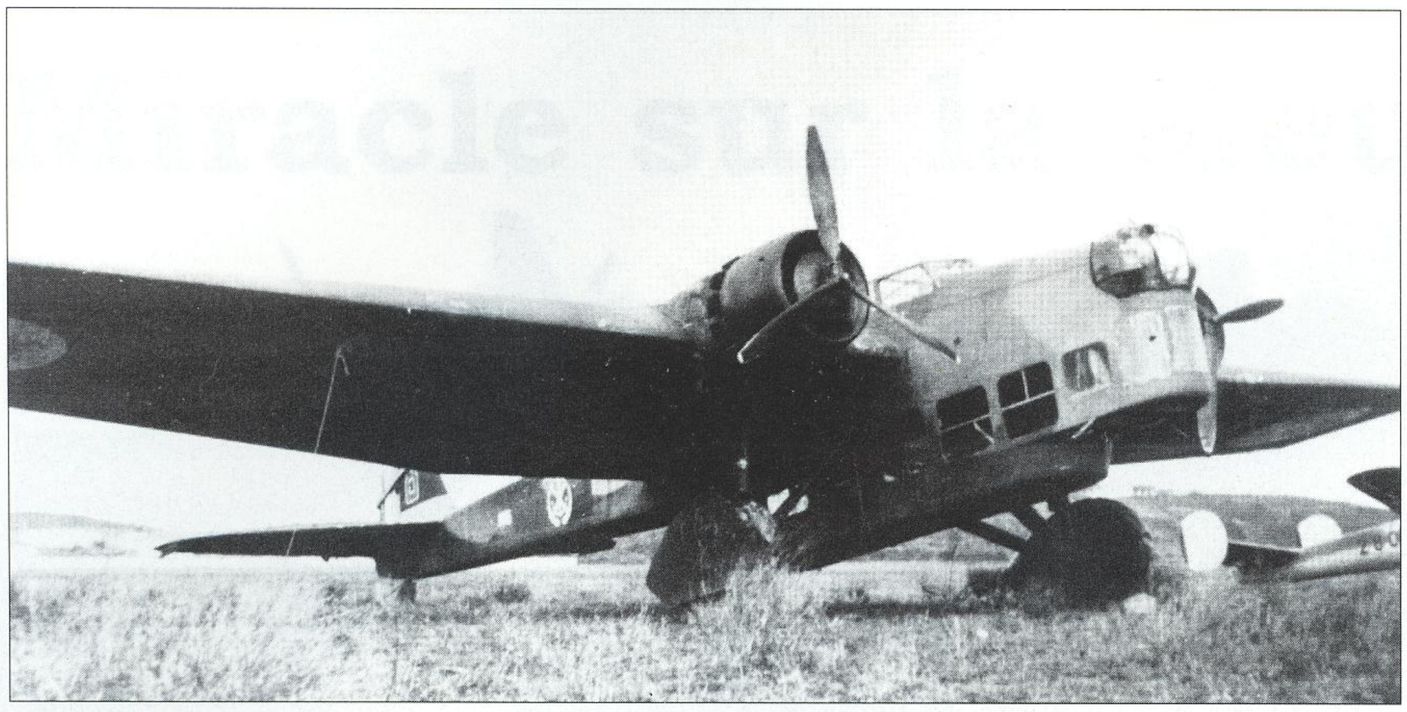
Above:
Amiot 143 n°16 was handed over to GB II/34 by the Cazaux school on May 20, ie after the so-called tragic mission.

Below:
N°86 of GB I/38 survived the mission, since all the aircraft of this unit turned away after having missed their rendezvous with the fighter escort.



L'Amiot 143 n° 86, avion du capitaine Lagravière, commandant la 2ème escadrille du GB I/38, prit le départ pour la mission du 14 mai avec son équipage habituel. Il fit demi-tour avec le reste de la formation. On le voit photographié ici dans les premiers jours de la campagne de mai-juin à Troyes-Barberey.
(Archives A-J.)

SEDAN : 14 MAI 1940



L'Amiot 143 n° 105 du GB I/38, sur le terrain de Mas-de-Ru, après l'armistice. L'appareil participa à la mission du 14 mai, avec le lieutenant Bauret comme chef de bord; comme tous les avions de son groupe, il fera demi-tour sur l'ordre du commandant du Groupement n° 10. On note que le matricule militaire a été effacé sur les intrados. (Collection J. Mutin)

déchaîne et les Bf 109 et Bf 110 en patrouille montrent le bout du nez.

L'Amiot n° 56, dans lequel le commandant de Laubier a pris place, ferme le losange de la formation du II/34. Il est assailli par des chasseurs, puis pris pour cible par la *flak*. Ses ailiers le voient amorcer un piqué alors que des flammes jaillissent du centre du fuselage. L'avion redresse, exécute une chandelle et s'abat à la verticale. Les sergent Ankaoua et Gelly parviennent à sauter à temps et sont faits prisonniers, mais le commandant de Laubier, le lieutenant Vauzelle et le sergent-chef Occis sont tués. On ne saura jamais qui des Bf 109 ou de la *flak* a donné le coup de grâce.

Le n° 85 (lieutenant Foucher) est sérieusement « poivré » par des Bf 110, mais il parvient à rentrer à sa base.

Les n° 32 (capitaine Grimal) et n° 131 (capitaine Rouff) ont fait demi-tour avant d'arriver sur l'objectif.

OBJECTIFS ATTEINTS

Les quatre appareils du GB I/34 bombardent le ravin de Givonne avec efficacité. Leur retour sera plus difficile.

Le n° 69 (capitaine Marie), endommagé par la *flak*, est pris à partie par des Bf 109. Il s'écrase sur le ventre près de Vouziers, l'équipage est indemne. Le n° 80 (capitaine Véron), à bout de souffle, termine sa course dans un champ, près de Bétheniville (l'avion sera récupéré et replié ultérieurement en Afrique du Nord). Les deux autres parviennent à regagner Nangis.

Il ne reste plus que les six Amiot du GB II/38, conduits par le capitaine Destannes. Copieusement arrosés tantôt par la *flak*, tantôt par les Messerschmitt, ils réussissent néanmoins à déverser leurs bombes sur les concentrations de véhicules au nord de Sedan.

Tous les appareils sont endommagés à des degrés divers. Le sous-lieutenant Jeanne (n° 29) sera contraint de se poser à Souain, mais les cinq autres reviendront à leur point de départ.

Le général Escudier se montre satisfait des résultats de l'attaque. Les rassemblements dans le ravin de Givonne ont été « *durement touchés* » et de « *gros dégats* » sont notés dans le parc automobile au nord de Sedan. Optimisme de circonstance ? Quoi qu'il en soit, ces bombardements ne paraissent pas avoir refroidi les ardeurs des troupes allemandes de manière significative.

UN MASSACRE ? PLUTÔT UN MIRACLE !

Les pertes se limitent donc à deux avions abattus et à trois hommes tués et deux prisonniers. On est donc loin du « massacre » présenté depuis près de six décennies par les historiens. C'est d'ailleurs plutôt un miracle que si peu d'avions aient été perdus au cours de cette mission.

Cette opération montre à quel point l'état-major s'est retrouvé desemparé devant une situation imprévue qui était en train de lui échapper. La participation des Amiot 143 s'explique autant par le fait que les responsables ont râclé les fonds de tiroir que par la volonté de « montrer nos cocardes » et même « toutes nos cocardes ». À cet égard, ils ne pouvaient pas trouver meilleur support publicitaire que l'Amiot 143; avec ses 200 km/h en pointe, les fantassins français avaient tout le loisir de les détailler... Ces missions exigées par le haut commandement n'étaient pas uniquement destinées à remonter le moral de nos troupes au sol; elles servaient aussi à leur montrer que l'aviation française était présente et faisait son devoir. Nous ne reviendrons pas sur l'inanité de ces sorties que nous avons largement évoquée dans le n° 2 d'Aéro-Journal.

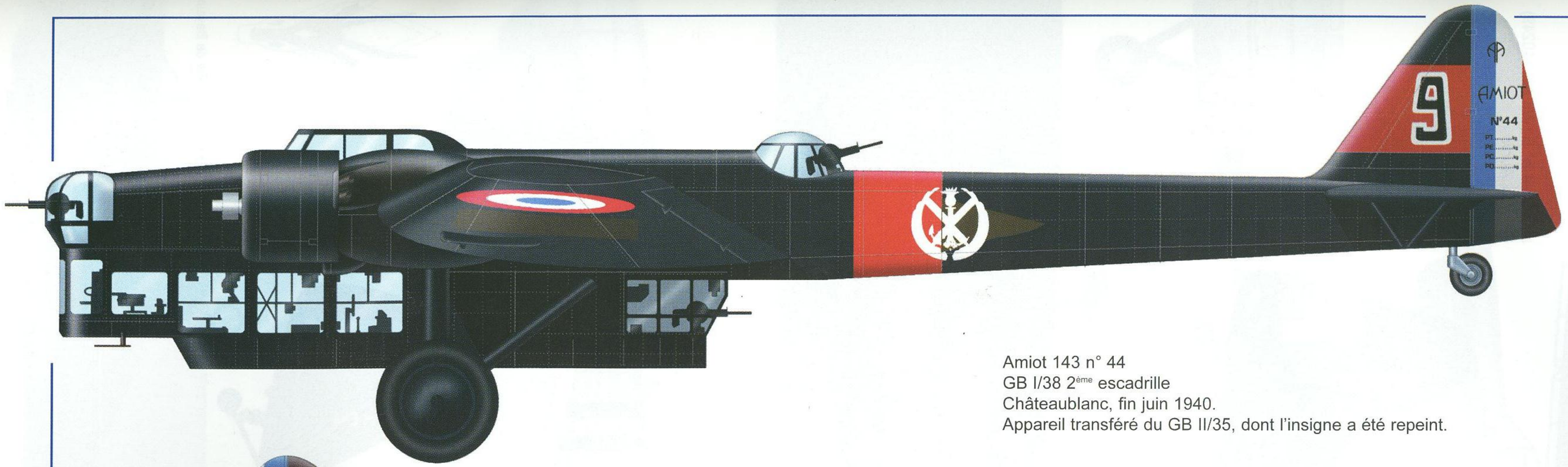
Le changement d'objectifs montre également un total renversement des priorités sur l'emploi de l'aviation de bombardement. Alors que les bombardiers horizontaux devaient être à l'origine envoyés contre les ponts, c'est-à-dire pour des missions d'interdiction correspondant exactement au cadre d'emploi fixé à ces appareils, ils furent finalement utilisés pour l'appui-feu direct, avec tous les inconvénients et les désavantages que présentaient leur conception et leur équipement dans ce type de mission.

De toute manière, dans un cas comme dans l'autre, ils n'avaient aucune chance de réussite. La RAF s'acharna sur les ponts civils, tandis que le génie allemand les doublait sans cesse par des pontons mobiles. La réaction alliée fut beaucoup trop tardive; en vingt-quatre heures, les Allemands avaient eu largement le temps d'installer un rideau de *flak* d'une puissance encore inconnue jusque là, pour protéger leurs acquis.

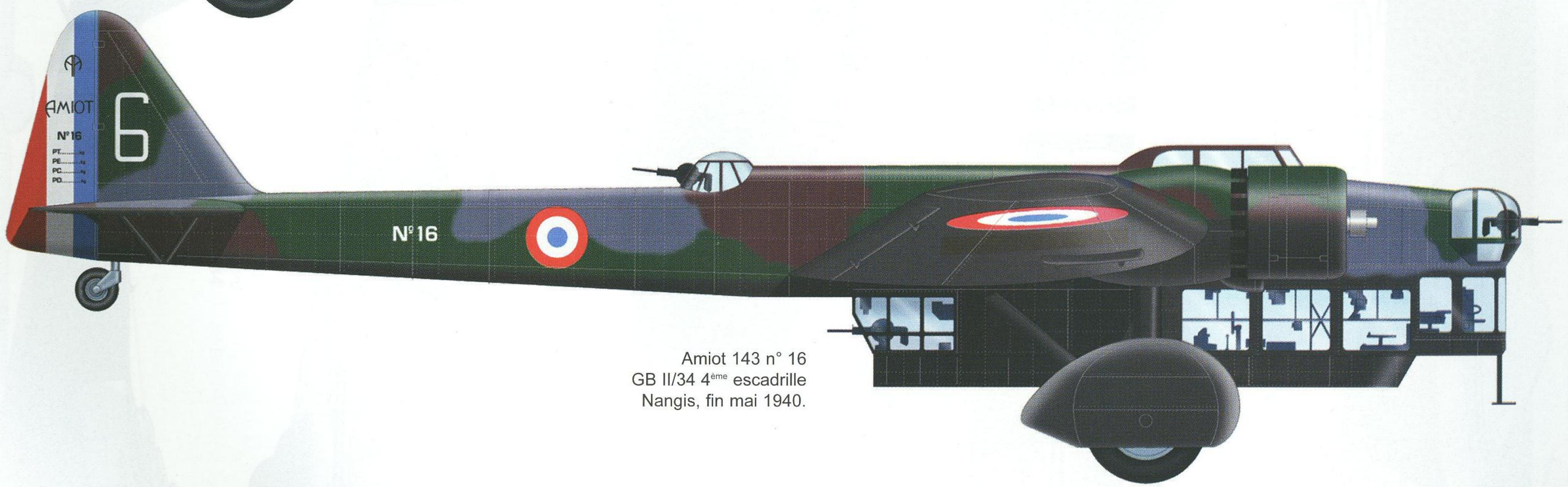
La protection par la chasse fut particulièrement mal organisée. Les Morane 406 du GC III/7 « ramèrent » aux côtés des Amiot, beaucoup trop lents pour tenir la formation. La solution n'était pas là; il aurait fallu que le haut commandement râcle également les fonds de tiroir de la chasse et tente de tenir la supriorité aérienne au-dessus de l'objectif, le temps pour les bombardiers de mener à bien leur mission. Toutefois, la chasse ne joua pas un rôle essentiel dans cette mission, ni d'un côté, ni de l'autre.

Même le 14 mai, jour crucial de la *Westfeldzug*, des officiers supérieurs, comme le général Georges, n'étaient pas encore totalement convaincus que le sort de la guerre était en train de se jouer à Sedan. Alors...

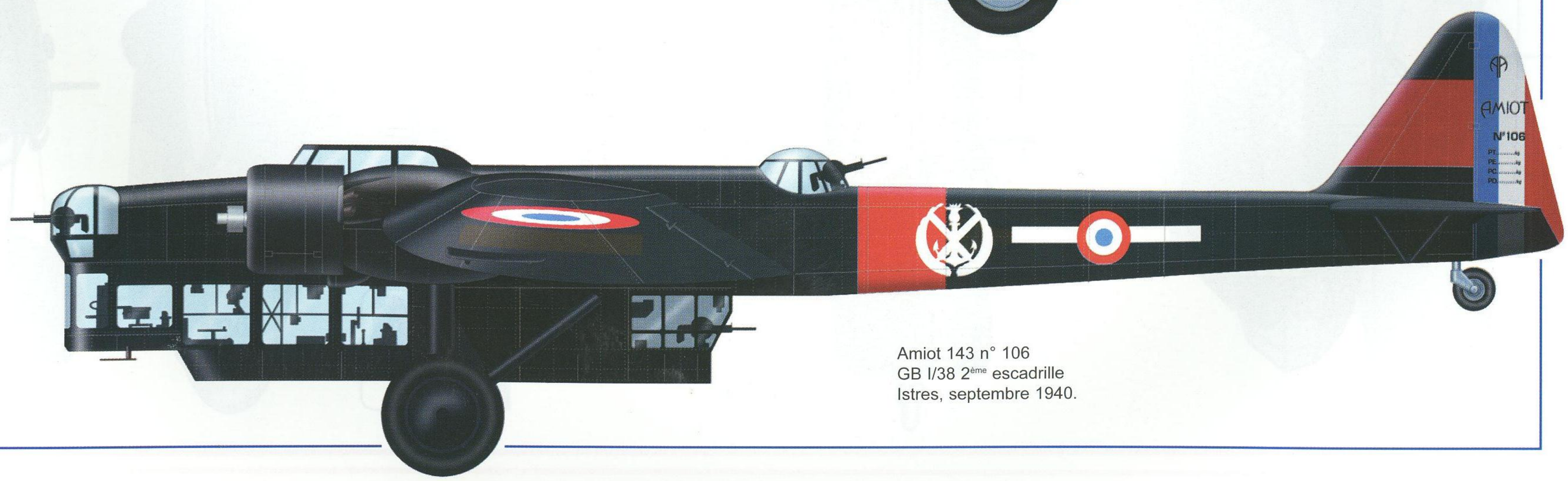
Amiot 143 n°105 of GB I/38 shown here after the armistice of June 1940. This plane and its crew aborted the mission like all aircraft of GB I/38.



Amiot 143 n° 44
GB I/38 2ème escadrille
Châteaublanc, fin juin 1940.
Appareil transféré du GB II/35, dont l'insigne a été repeint.



Amiot 143 n° 16
GB II/34 4ème escadrille
Nangis, fin mai 1940.



Amiot 143 n° 106
GB I/38 2ème escadrille
Istres, septembre 1940.

© P-A. Tilley, 03.1999

Ju 88A-4 n° 5 (Wk.Nr. 140249)
GB I/31 *Aunis*
Cognac, décembre 1944.

Douglas A-24B-10-DT (42-54549)
GB I/18 *Vendée*, Balma (31), août 1944.
Avion abattu au-dessus de Lorient.

Vickers Wellington Mk. XV (N2877)
Commandant de l'Air en AEF
Brazzaville, décembre 1944.

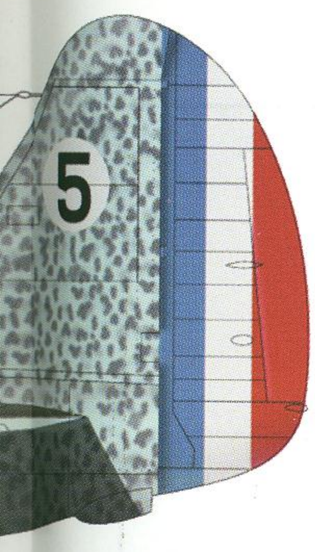
Beech C-45F (44-47208)
GT II/15 *Anjou*
Alger - Maison-Blanche, fin 1944.

Morane-Saulnier MS.500 n° 2
Forces Aériennes des Alpes
Aulnat, fin 1944.

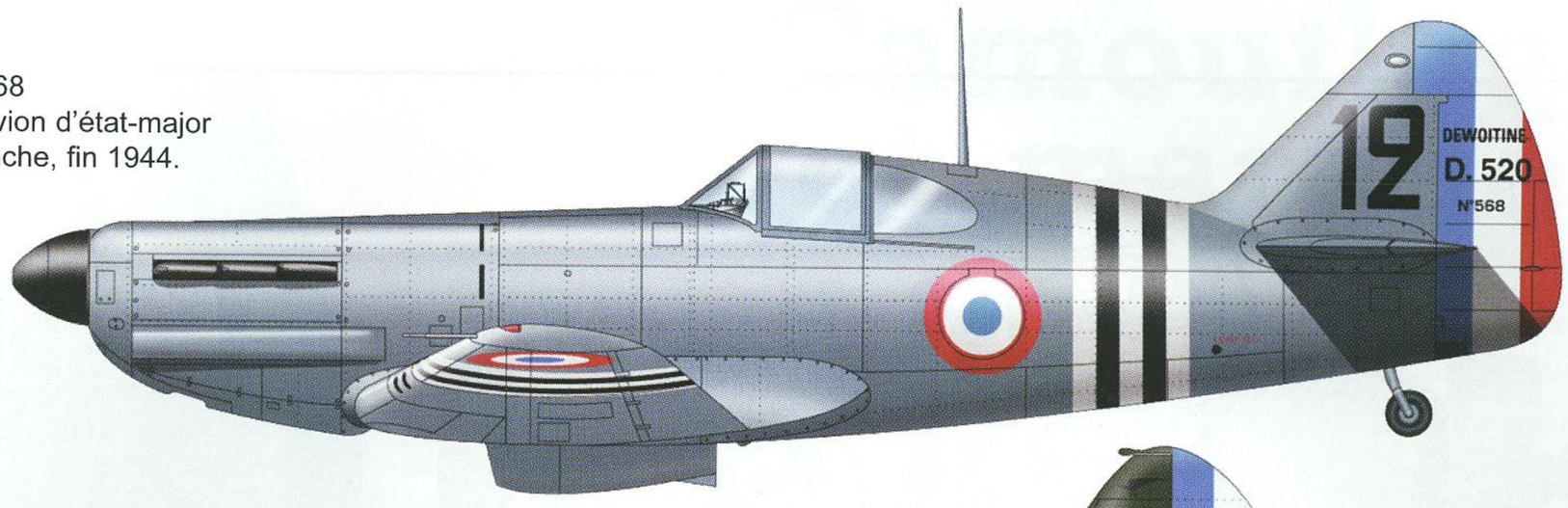
On note le nom « Ville de Bayeux » repeint.

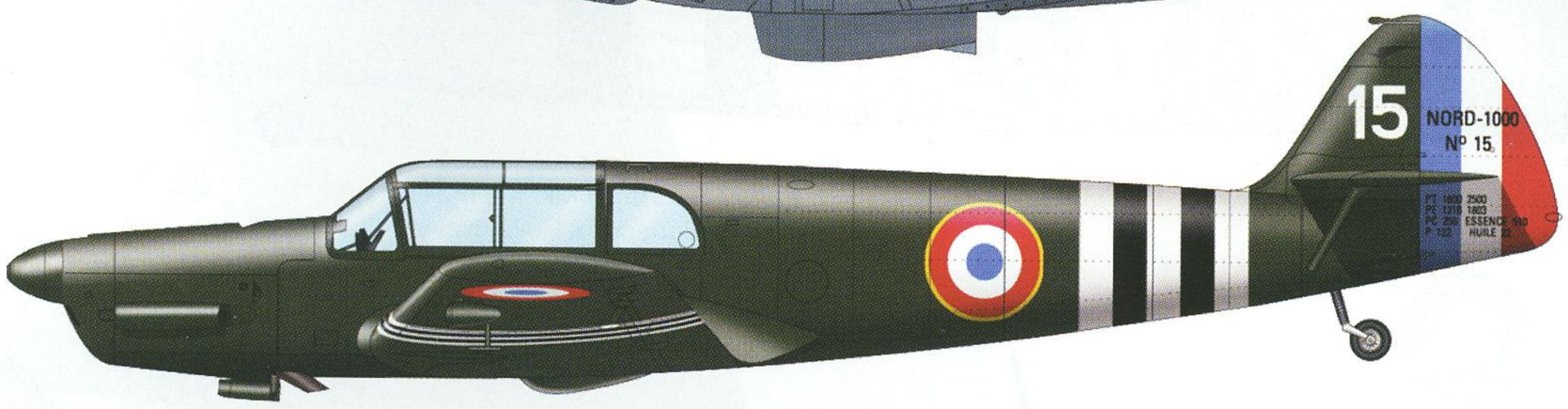
Glenn Martin M.167F n° 213
Section de Liaison de l'aéronautique Navale
Orly, fin 1944.

Une invasion de bandes...



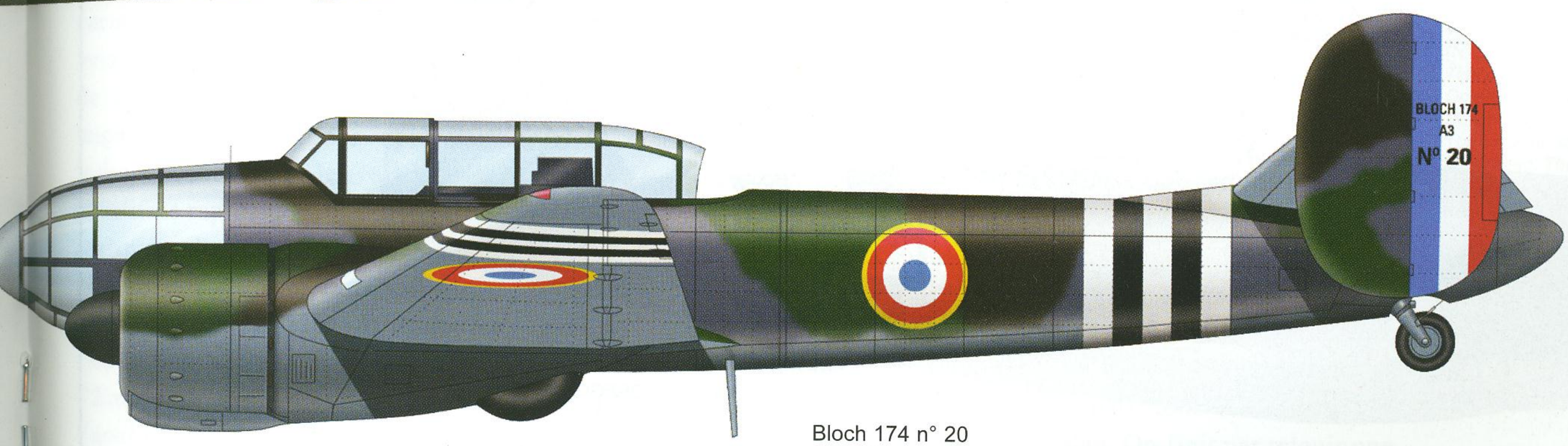
Dewoitine 520 n° 568
Probablement un avion d'état-major
Alger - Maison-Blanche, fin 1944.





Nord 1000 n° 15
GCB II/18 *Saintonge*
Tarbes, fin 1944.

General Aircraft ST-25 Universal n° 67
F-AQOL
Section de liaison des Forces Aériennes des Alpes
Aulnat, début 1945.

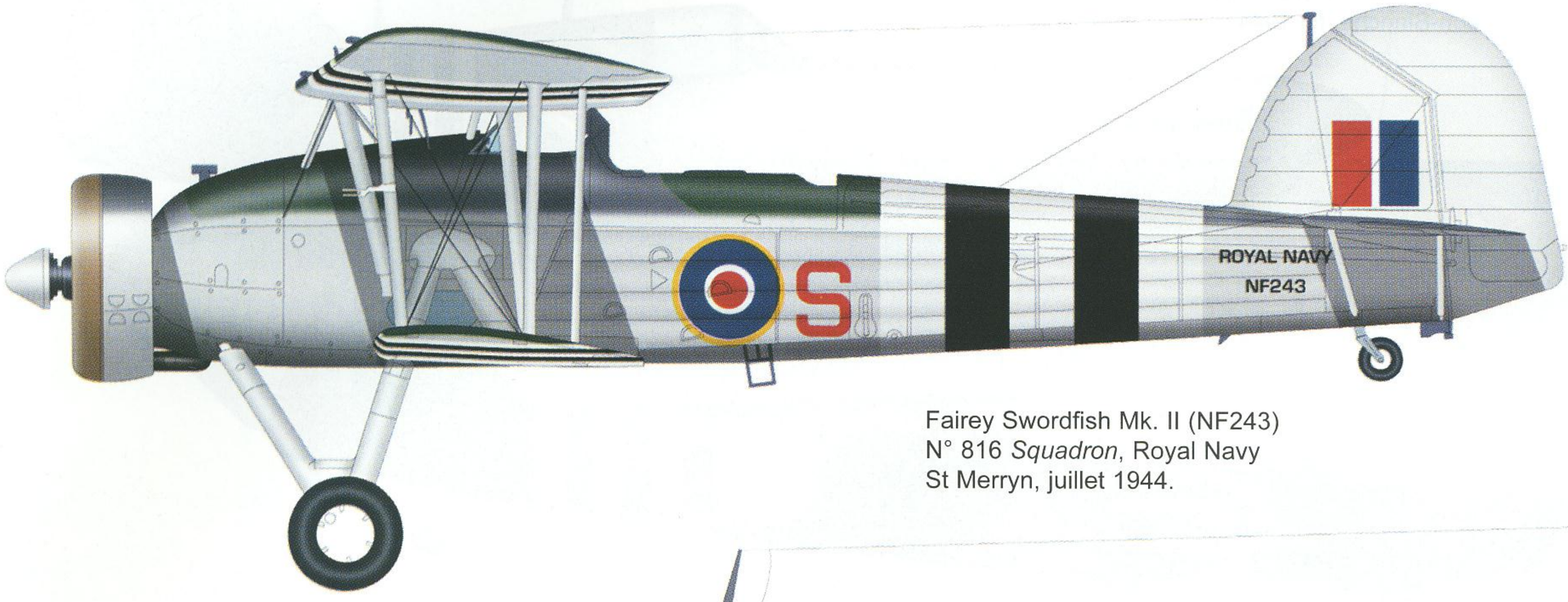


Bloch 174 n° 20
GR 3/33 *Périgord*
Cognac, fin 1944.

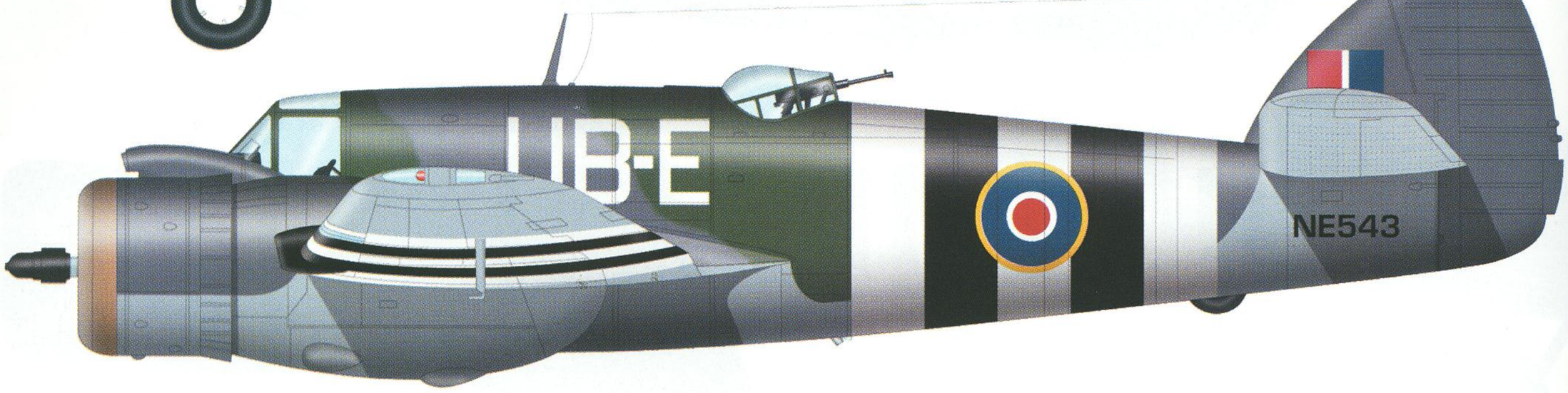
epeint.

© P-A. Tilley - fév.99

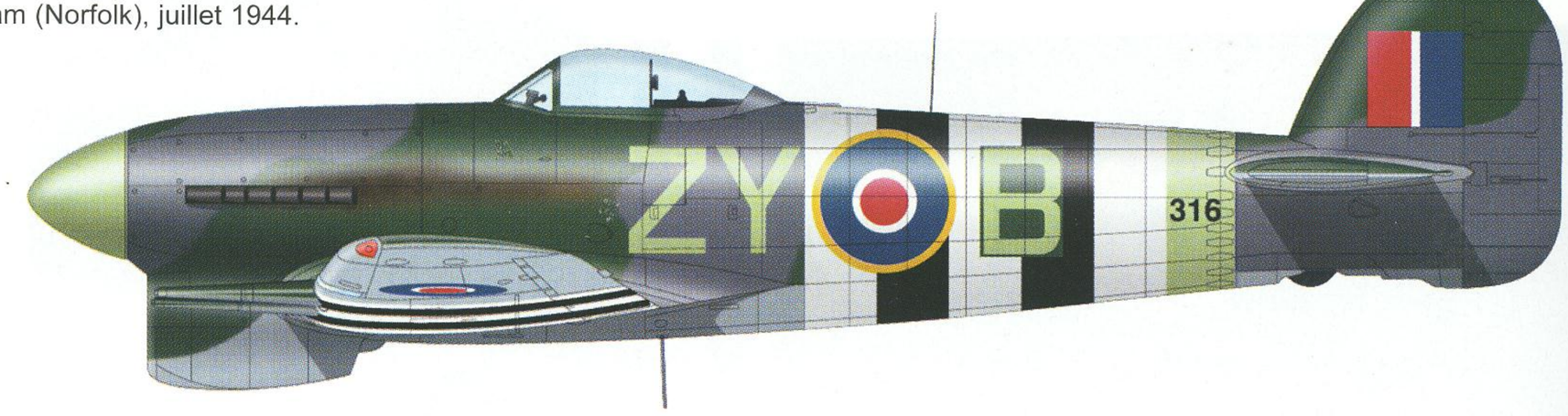
P-A. Tilley



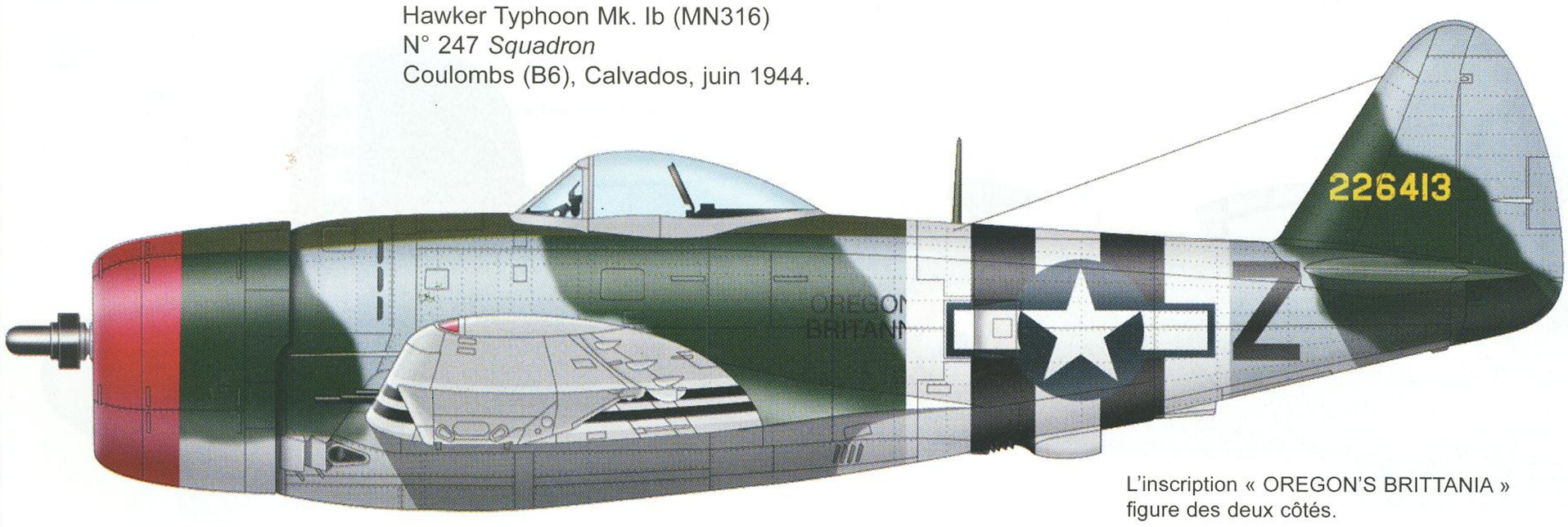
Fairey Swordfish Mk. II (NF243)
N° 816 *Squadron*, Royal Navy
St Merryn, juillet 1944.



Bristol Beaufighter Mk. X (NE543)
N° 455 RAAF *Squadron*
Langham (Norfolk), juillet 1944.

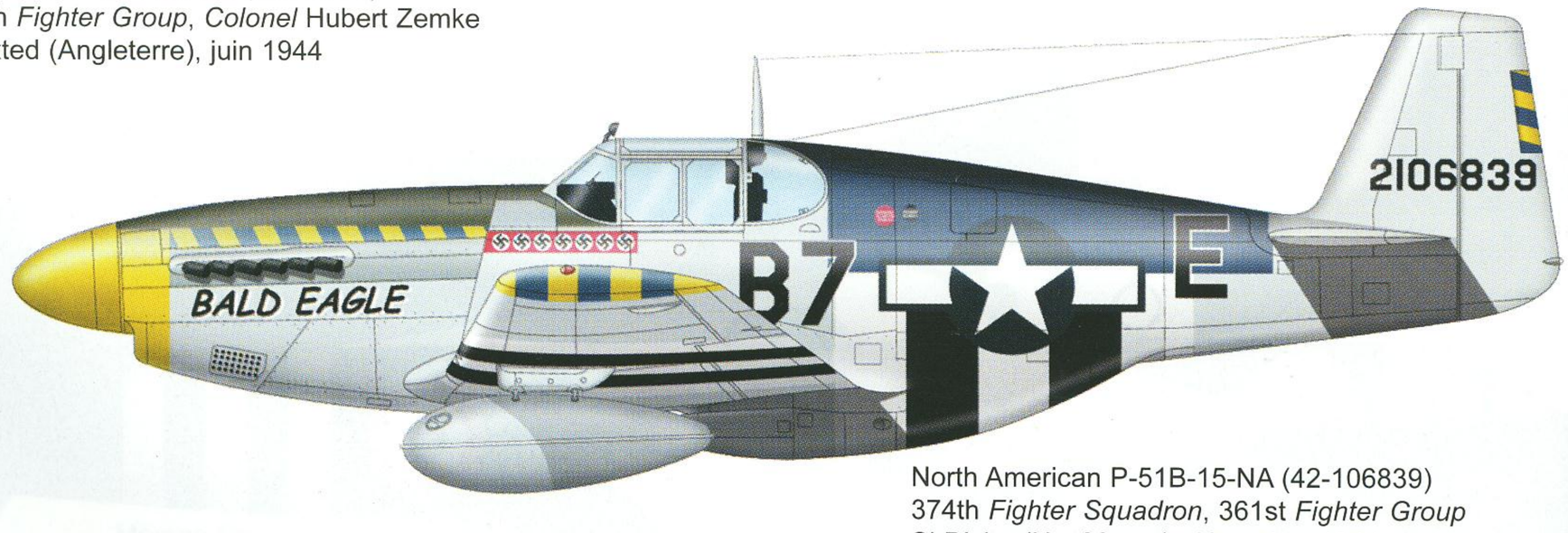


Hawker Typhoon Mk. Ib (MN316)
N° 247 *Squadron*
Coulombs (B6), Calvados, juin 1944.



L'inscription « OREGON'S BRITTANIA »
figure des deux côtés.

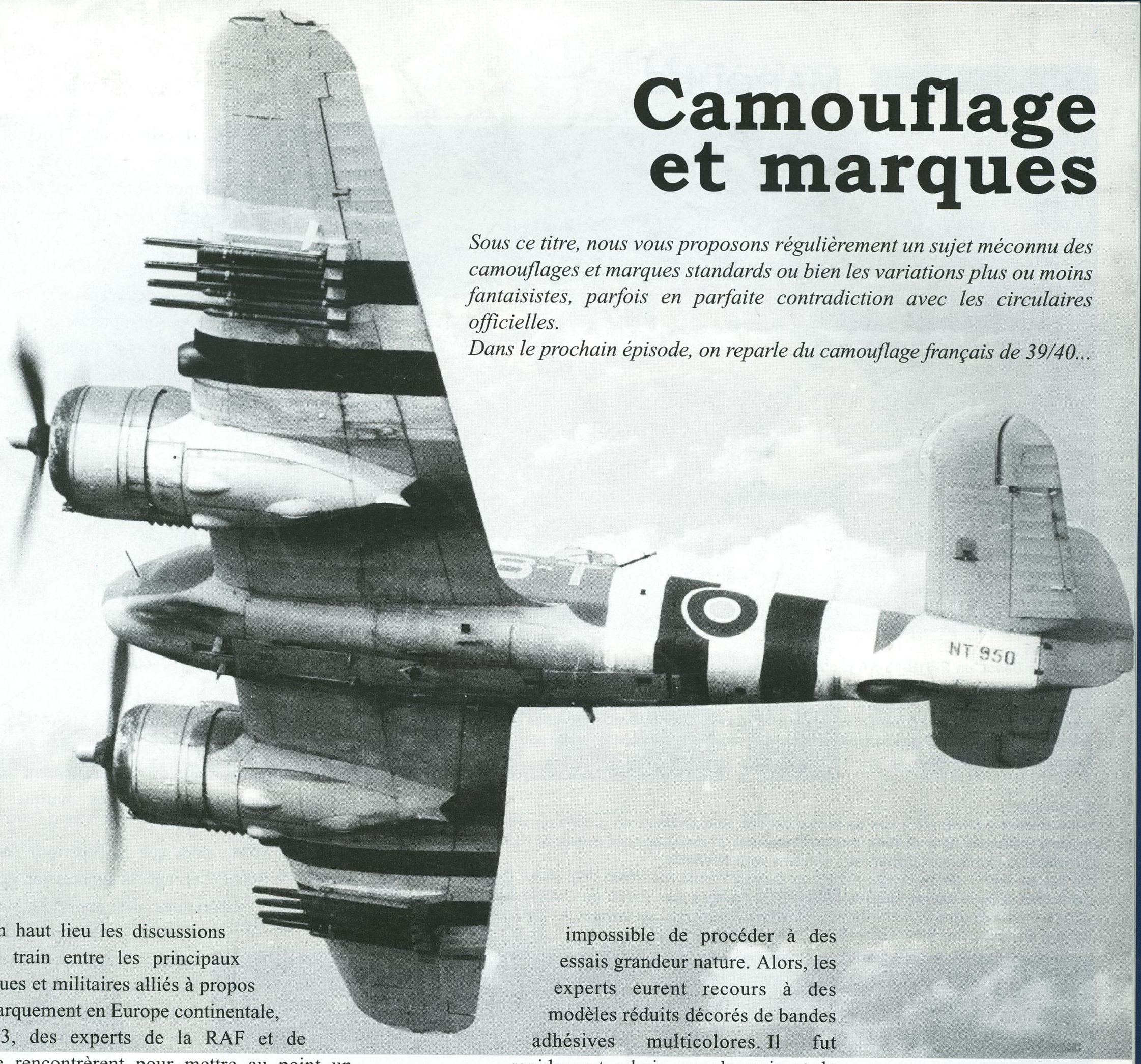
Republic P-47D-25-RE (42-26413)
56th *Fighter Group*, *Colonel* Hubert Zemke
Boxted (Angleterre), juin 1944



North American P-51B-15-NA (42-106839)
374th *Fighter Squadron*, 361st *Fighter Group*
Si Dizier (Hte-Marne), décembre 1944.

Camouflage et marques

Sous ce titre, nous vous proposons régulièrement un sujet méconnu des camouflages et marques standards ou bien les variations plus ou moins fantaisistes, parfois en parfaite contradiction avec les circulaires officielles.
Dans le prochain épisode, on reparle du camouflage français de 39/40...



Very nice shot of a Beaufighter TF.X (NT950, MB-T) of N°236 Squadron. This plane will be hit by flak on October 3, 1944 and will ditch on the Dutch coast.
The invasion stripes have been hastily painted. The rocket racks have not been removed during the paint job.

Tandis qu'en haut lieu les discussions allaient bon train entre les principaux chefs politiques et militaires alliés à propos du futur débarquement en Europe continentale, à l'été 1943, des experts de la RAF et de l'USAAF se rencontrèrent pour mettre au point un certain nombre de détails. Parmi ceux-ci, la sécurité des aviateurs alliés prit une place prépondérante. En raison de l'importance de l'armada aérienne qui allait être engagée au-dessus des zones de combat, il était indispensable que les avions alliés puissent être identifiés rapidement et sans la moindre ambiguité. Les marques devaient être visibles à n'importe quelle altitude et sous n'importe quel angle.

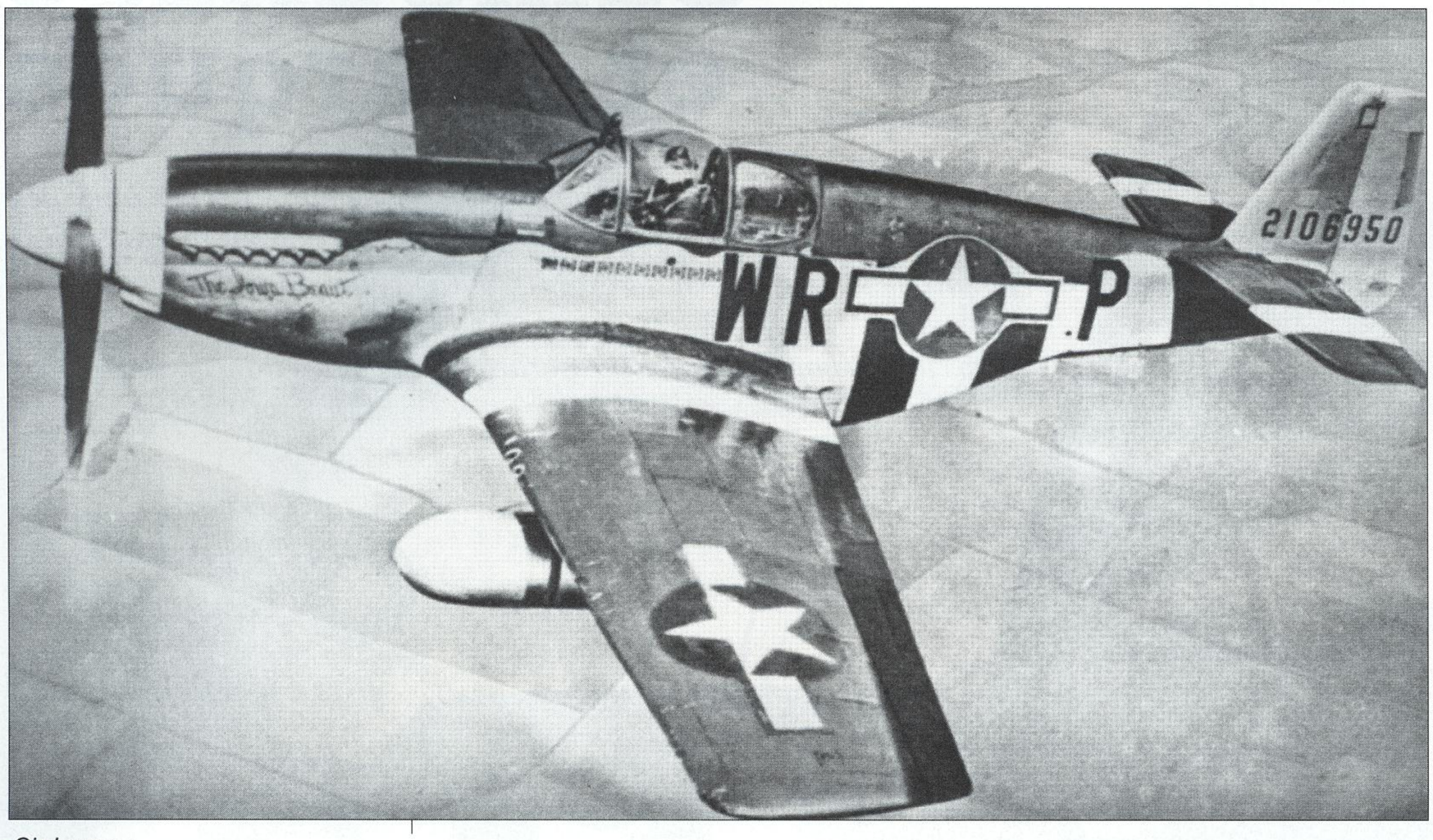
En mars 1943, les Britanniques avaient lancé l'opération « Spartan », un exercice entre forces de l'*Eastland* et forces de la *Souhtland* (cherchez l'analogie...), auquel avaient participé des Typhoon badigonnés de diverses marques d'identification. Par exemple, les appareils de l'*Eastland* avaient reçu une large bande blanche « à la Vichy » sur le fuselage avant; l'intrados gauche avait été entièrement peint en noir, tout comme la casserole d'hélice.

Forts de cette expérience et des précédentes menées sur le Typhoon, les Britanniques en étaient arrivés à la conclusion que des bandes alternées noires et blanches présentaient le meilleur gage de sécurité, quelles que soient les conditions atmosphériques et ce, même sur des avions volant à très basse altitude. Mais, il leur fallait convaincre les Américains.

En raison du secret qui entourait ces réunions, il était impossible de procéder à des essais grandeur nature. Alors, les experts eurent recours à des modèles réduits décorés de bandes adhésives multicolores. Il fut rapidement admis que le noir et le blanc offraient le meilleur contraste; il ne restait plus qu'à décider de la forme à adopter. Très vite, la solution de carrés peints sur et sous les ailes et divisés en cinq tranches blanches et noires s'imposa. Cependant, les films réalisés à partir des modèles montrèrent que les carrés n'étaient visibles que si l'avion survolait directement les observateurs. On en vint donc à la solution de peindre des carrés sur les flancs et, puisque ces marques devaient également être visibles de dessus, les carrés furent transformés en écharpes entourant d'une part tout le fuselage et d'autre part chaque demi-plan. On finit par retenir une alternance de trois bandes blanches et deux bandes noires.

À l'automne 1943, ces informations furent transmises au SHAEF (*Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*). Celui-ci publia une circulaire ultra-secrète le 18 avril 1944 (*Operational Memorandum* n° 23) qui fixa la taille et l'emplacement des bandes d'identification. En ce qui concernait les monomoteurs, les bandes d'aile avaient une largeur de 18 pouces chacune (45 cm) et commençaient à 6 pouces (15 cm) de la cocarde. Les bandes de fuselage avaient la même largeur, mais commençaient à 45 cm de l'emplanture des

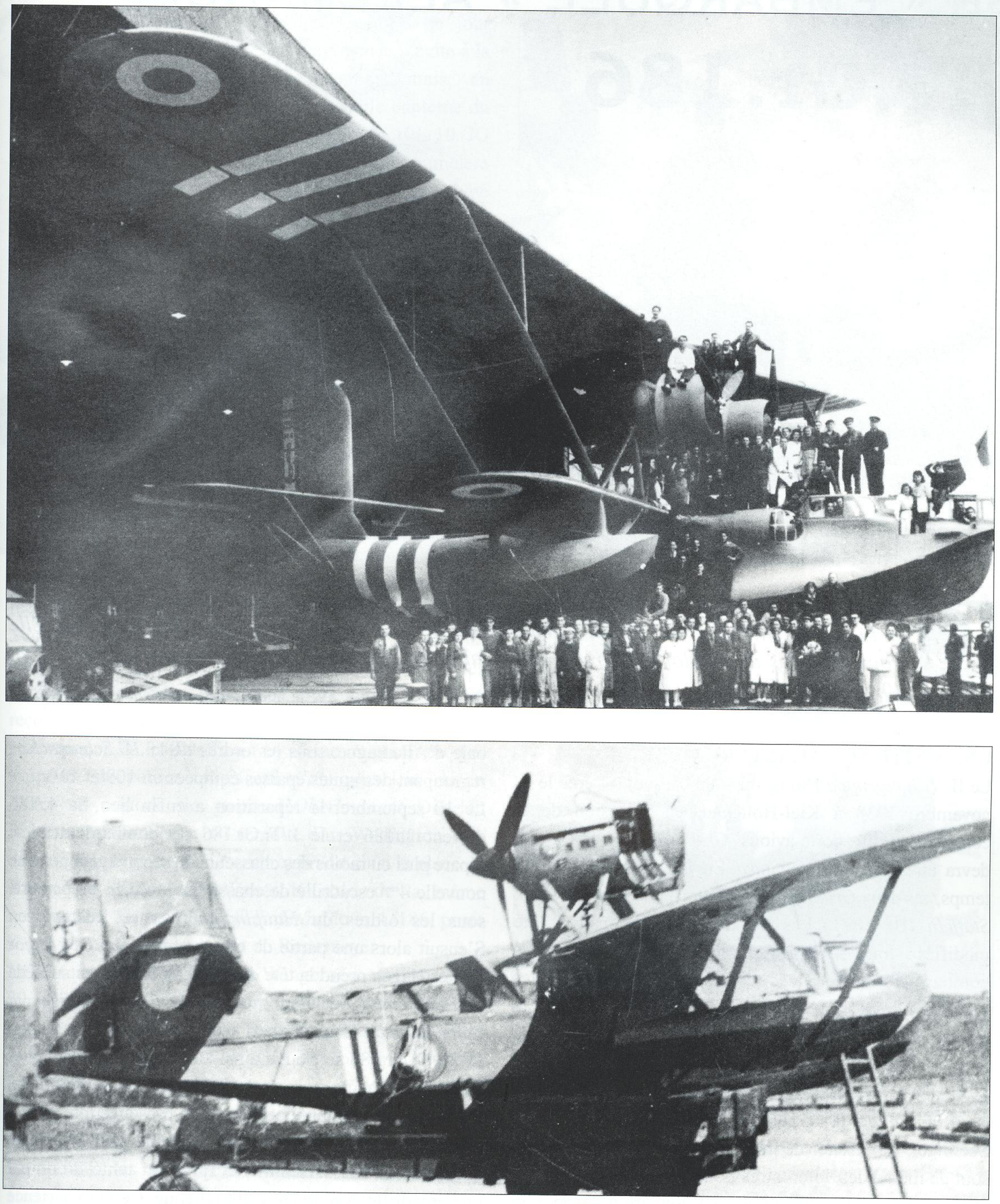
Magnifique étude d'un Beaufighter TF.X, le NT950 (MB-T) du n° 236 *Squadron*. Cet appareil, touché par la *flak* le 3 octobre 1944, sera abandonné sur la côte hollandaise. On note le badigeon hâtif des bandes, en particulier sous les ailes; les râteliers n'ont pas été déposés avant l'application des bandes.
(Collection Boursain)



Ci-dessus :
The Iowa Beaut, un P-51B-15-NA piloté par le *Captain* Frederick R. Haviland, un as du 355th *Fighter Group*. Cet appareil n'était pas sa monture personnelle, car il volait en général à cette époque sur le OS-H (42-103753). Les bandes d'invasion ont été recouvertes sur les parties supérieures par une couche de peinture *Olive Drab*. On notera que les bandes d'identification blanches ont été laissées. En principe, l'anneau autour du nez était peint dans la couleur de l'escadrille (rouge pour le 354th FS), mais ici il est blanc. (Archives A-J.)

Ci-dessous :
cette splendide photo prise lors de la réunion des commandants de groupe de chasse de la 8th *Air Force* à Bottisham, fin août 1944, montre la diversité du marquage des avions de l'USAAF. Les bandes d'invasion ont totalement disparu sur au moins deux appareils.
De bas en haut : *Gentle Annie*, P-51D du *Colonel* Harold Rau (20th FG), *Straw Boss 2*, P-51D du *Lieutenant-Colonel* James Mayden (352nd FG), *Hairless Joe*, P-47D du *Colonel* Dave Schilling, *Da Quake*, P-51D du *Colonel* John McGinn (55th FG). On aperçoit sur la droite le P-38J du *Colonel* Hubert Zemke, devenu commandant du 479th FG. (Photo NASM)

stabilisateurs horizontaux. Les seules différences pour les multimoteurs concernaient la largeur des bandes (60 cm) et le fait qu'elles partaient à l'aplomb du moteur extérieur. Un additif, daté du 31 mai, inclut les planeurs.
De son côté, la RAF, préparant le terrain pour l'opération « Overlord », supprima les bandes des Typhoon le 7 février 1944, tandis que la circulaire SA/S.557 du 25 mai 1944 supprimait celles des Tempest Mk.I et Mk.V.
L'ordre de peindre les bandes fut donné le 3 juin pour le lendemain matin, puisque le jour J avait été fixé au 5 juin 1944. Or, comme on le sait, le débarquement fut repoussé de vingt-quatre heures en raison des conditions météorologiques, mais les avions avaient déjà été décorés de ces fameuses marques.
Seules les 8th et 9th *Air Forces* et la 2nd *Tactical Air Forces* furent concernées par ces directives. Les autres grands commandements aériens alliés, y compris les forces engagées lors du débarquement en Provence, n'eurent jamais recours à ces marques spécifiques d'identification.
En juillet 1944, alors que la supériorité aérienne était acquise, le SHAEF accepta la suppression des bandes sur les surfaces supérieures des appareils stationnant en Europe continentale, de manière à assurer leur camouflage au sol. À cette époque, les avions des unités de la RAF appartenant à la 2nd *Tactical Air Force* commencèrent à effacer leur bande de fuselage *Sky Type S* et à repeindre leur casserole dans des tons foncés, plus compatibles avec la nécessité de dissimuler les avions au regard indiscret de la Luftwaffe.
Le 25 août, soit dix jours après les débarquements en Provence, le SHAEF demanda la suppression complète des bandes de fuselage et le 6 décembre, les bandes d'intrados furent à leur tour officiellement effacées.
Toutefois, les photos sont là pour le prouver, ces dispositions furent suivies d'assez loin, en particulier par les unités américaines.
Les Français, qui commencèrent à peindre les bandes noires et blanches sur leurs avions au moment où les ordres du SHAEF étaient de les supprimer, ne semblent pas s'être totalement débarrassés des bandes noires et blanches avant avril 1945. À noter que ces bandes étaient réservées aux avions volant au-dessus du territoire métropolitain.



En haut :
une foule enthousiaste est venue assister à la « libération » d'un Bréguet 521 Bizerte, repris aux Allemands, à Caudebec-en-Caux.
Cet appareil, le n° 4, était utilisé auparavant par une *Seenotstaffel* de la Luftwaffe.

En bas :
un Loire 130, sans aucune marque, appartenant à une section de liaison de l'aéronautique Navale, à Arzew, fin 1944. Comme tous les avions français opérant ou susceptibles d'opérer au-dessus du territoire métopolitain, il a été revêtu des bandes noires et blanches.

(Collection J. Mutin)

Top:
This Bréguet 521 Bizerte n° 4 was an ex-Luftwaffe aircraft recaptured by the French at Caudebec-en-Caux. It flew tih the black and white stripes at least until March 1945.

Bottom:
A Loire 130 of a communication squadron of the French Navy, in Algeria, late 1944.
All French aircraft which flew over France were adorned with black and white stripes. This practice was not abandonned until April 1945.

PASSION Maquette

Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS

Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)

Paiement possible en 3 fois pour toute commande à partir de 1000 F, nous contacter.

AÉROGRAPHES AZTEK-TESTORS
Tête de projection à aiguille intégrée
Facilité de nettoyage sans équivalence
Aérographe 1000S simple action..... 210,00 F
(buse universelle, godet gravité 10cc, adaptateur bombe à air/compresseur)
Aérographe 470 double action (coffret bois)..... 960,00 F
(Corps Aérographe garanti à vie, 4 buses, 3 godets à gravité, 1 godet par aspiration, 2 flacons en verre ø 28 et 33mm, adaptateur bombe à air/compresseur)
MONDIAL HOBBY
Bombe à air..... 66,50 F

COMPRESSEURS SILENCIEUX JF AIR
Compresseur JF Air 15S..... 1 523,00 F
- volume de la cuve : 1 litre
- fonctionnement continu
Compresseur JF Air 20S..... 1 890,00 F
- volume de la cuve : 3,5 litres
- fonctionnement contrôlé par pressostat

Caractéristiques communes :
- groupe silencieux de type ouvert (*)
- pression de cuve : 6 bars
- pression réglable en sortie avec manomètre
- filtre 5 microns en sortie avec purgeur
(*) important : ce type de groupe permet toute opération de maintenance

Pour les compresseurs le port est facturé à prix coûtant

CLASSIC AIRFRAMES 1/48
MS.406 (sortie prévue mars) 188,00 F
Westland Whirlwind 238,50 F
Fiat G.55 184,00 F
EDUARD 1/48
Yak-3 (Profipack - série limitée Normandie-Niémen) 144,50 F
OCIDENTAL 1/48
Spitfire Mk.IX 142,50 F
SINIFER
Latécoère 298 399,00 F
TAMIYA 1/48
F-6D armée de l'Air (série limitée P-51D reco photo) 170,00 F
Bf 109E-4/E-7 Trop 147,00 F

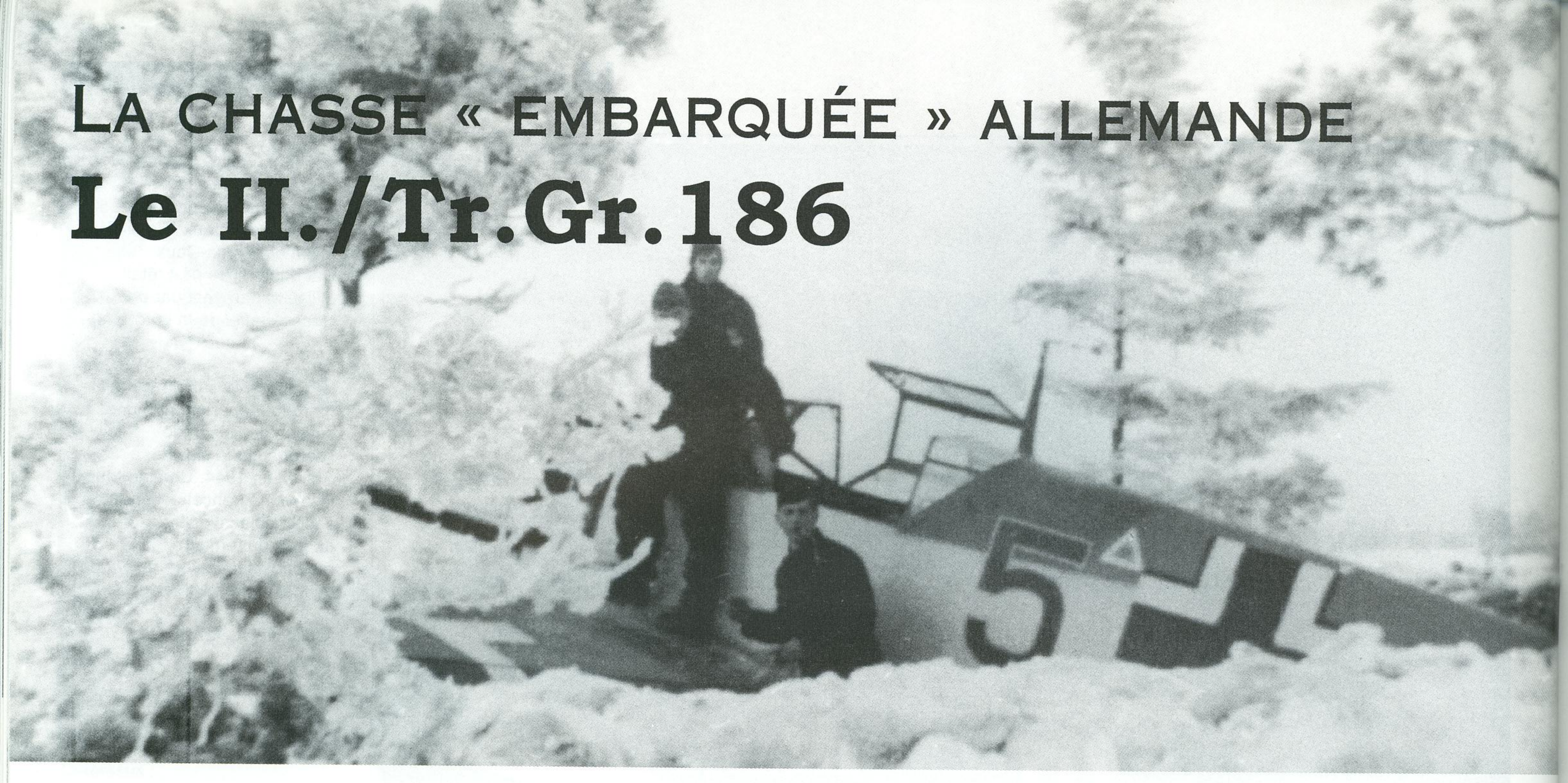
Point de vente Verlinden :
Toutes les nouveautés en stock
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h, vente sur place sur RDV
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F +30 F
200 à 800 F + 35 F,
+800 F franco

MAQUETTE PASSION
11, rue des Champs Blancs 91330 YERRES
Tél. : 01.69.48.13.08
Fax : 01.69.48.02.31

Pour les toutes dernières nouveautés en stock, nous contacter ou consulter le Minitel 3614 KITDIRECT

LA CHASSE « EMBARQUÉE » ALLEMANDE

Le II./Tr.Gr.186



ERIC MOMBEEK
ET
JEAN-LOUIS ROBA

CURIEUX DESTIN que celui du II./TGr.186. Cette seule et unique unité de chasse embarquée de la Luftwaffe attendra vainement l'achèvement de son porte-avions, le Graf Zeppelin. *Elle trouvera alors un emploi ailleurs, en particulier en Norvège, avant de devenir III./JG 77 en juillet 1940.*

UNE UNITÉ AU CARACTÈRE HYBRIDE

Le II./*Trägergruppe* 186 (groupe embarqué) est créé le 1er novembre 1938 à Kiel-Holtenau, en prévision de la construction du porte-avions *Graf Zeppelin*. Le I./186 devra être une unité de *Stuka*. En fait, dans un premier temps, ces deux *Gruppen* se réduisent à une 4. (Ju 87) et 6. *Staffeln* (Bf 109T). Les deux types d'avions ont été modifiés : train largable, crosse d'appontage pour les bombardiers en piqué; crosse d'appontage et ailes allongées (afin d'augmenter leur sustentation sur la mer) pour les chasseurs. Si les Ju 87 modifiés parviennent bien, le Bf 109 *Toni* tardera et les pilotes devront se contenter de modèles anciens (*Bertha*, *Dora* et *Emil*).

Le *Kapitän* de la 6./186 est le *Hauptmann* Heinrich Seelinger, un officier de marine. La plupart des officiers sont de même des volontaires issus de la Kriegsmarine et attirés par l'aviation. Cette origine donnera un aspect un peu hybride à cette unité. Même après sa transformation en III./JG 77, son personnel continuera à porter parallèlement les grades de la marine (*Bootsmann*, *Oberbootsmann*...).

Les aviateurs s'entraînent sur un pont factice à Travemünde. Avec le temps, grâce à un afflux de personnel, une 5./186 voit le jour le 15 juillet 1939 (*Oberleutnant* Gerhard Kadow) et un groupe mixte est ainsi consitué sous les ordres du *Major* Walter Hagen.

ENFIN AU COMPLET

Les trois escadrilles sont engagées en Pologne au départ de Brüsteort (Prusse-Orientale). La 5./186 dispose de 12 Bf 109B, tandis que la 6./186, plus ancienne, possède une douzaine de Bf 109E. Après une trentaine de missions, et compte tenu de la supériorité aérienne allemande, le II./186 revient à Kiel dès le 6 septembre. Les Bf 109 sont alors envoyés à Hage (Frise orientale) pour surveiller la baie d'Allemagne, sous les ordres de la *JG Schumacher*, regroupant des unités éparses équipées en 109 et 110.

Le 10 septembre, la répartition a enfin lieu. La 4./186 devient 3./186 et le I./Tr.Gr.186 de bombardement se sépare plus ou moins des chasseurs du second groupe. Une nouvelle 4ème escadrille de chasse est levée le 11 octobre, sous les ordres du *Hauptmann* Werner Restemeyer. S'ensuit alors une partie de chaises musicales : le *Major* Walter Hagen prend la tête du nouveau I/186. Lui succède le *Hauptmann* Seeliger, qui voit sa 6./186 reprise par l'*Oberleutnant* Hans-Herbert Wulff.

Le II./Tr.Gr.186 se trouve ainsi au complet six semaines après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Fin septembre, on note cependant la présence temporaire de quelques Avia B.534. Il est probable que le groupe manquait de Messerschmitt et qu'il fut tenté d'équiper une escadrille avec le chasseur tchèque. Cette expérience ne dure que quelques jours.

UN OUBLI REGRETTABLE

Les premiers mois sont cependant mornes pour le II./186, se résumant en patrouilles lassantes et en déménagements (Jever et Nordholz). Le 25 septembre, la construction du *Graf Zeppelin* est ajournée *sine die* et les unités pseudo-embarquées (elles ne l'ont jamais été) deviennent des escadrilles « normales » à engager selon les besoins de la guerre.

À une date non définie, une rencontre entre une patrouille de la 4./186 et un Spitfire (?) de reconnaissance au large de Texel aurait coûté un œil au *Hauptmann* Restemeyer. Contraint de quitter l'unité, celui-ci passe dans une unité de Bf 110 où il volera en combat malgré un œil de verre. Quelque peu oublié par Schumacher, le II./186 n'est pas appelé à la rescousse lors du fameux engagement de la baie d'Allemagne (18 décembre 1939), qui voit le

massacre de nombreux Wellington, engagés de jour contre la flotte allemande. Cette « négligence » évite à la RAF de perdre encore plus d'avions; mais, en contrepartie, le II./186 est exclu d'un facile baptême du feu. Toute la gloire ira donc aux II./JG 77, JG 101, 10./JG 2 et I./ZG 76 et plus d'un pilote du II./186 grommelera face à ce coup du destin. Pour expliquer cette passivité locale, la propagande allemande se voit contrainte de déclarer que le groupe avait été gardé en réserve...
Une réorganisation a lieu à cette époque. Le groupe voit ses *Bertha* disparaître au profit de Bf 109E. Les patrouilles continuent dans le froid sibérien qui accable les îles de la Frise et entraîne divers ennuis techniques. Les 26 décembre 1939 et 16 février 1940, deux pilotes se tuent au décollage de Nordholz.

RÉORGANISATION

La patience des aviateurs est enfin récompensée le 27 février 1940, lorsque l'*Oberleutnant* Jahnny remporte la première victoire du groupe à 14h36 sur un Blenheim (P4842) du N° 82 RAF *Squadron*, engagé dans une reconnaissance sur les îles frisonnes. Mais, le soir même, Jahnny, l'*Oberleutnant* Kadow (*Kapitän* 5./186) et deux autres pilotes quittent l'unité pour rejoindre les *Zerstörergeschwadern*. Quelques jours après, le II./186 reçoit un apport de pilotes de la 2./JGr.101 dissoute. À cette époque, la Luftwaffe est en pleine réorganisation et supprime de petites unités qui n'ont plus leur raison d'être en période de guerre. L'*Oberleutnant* Dietrich Robitzsch de la 2./JGr.101 (crédité d'un Wellington, lors de l'engagement du 18 décembre) prend ainsi la place de Kadow. Le *Hauptmann* Walter Kienzle, de la même provenance, est promu *Staffelkapitän* de la 4./186, poste resté vacant depuis le départ de Restemeyer.
Le 15 mars, le II./186 passe à Wangerooge. Il dispose de 39 *Emil* (dont 31 disponibles) au lieu des 48 réglementaires. L'hiver est peut-être la cause de cette faiblesse temporaire. Le 4 avril, il subit une nouvelle perte humaine. Mais, le rigoureux hiver prend fin et, à quelques jours de la grande offensive à l'ouest, les aviateurs du II./186 vont brusquement se distinguer.
Le 5 mai, les *Unteroffizier* Reinhold Schmetzer et Herbert Höhne, de la 5./186, revendiquent chacun un Blenheim lors d'une patrouille près de l'île de Terschelling. Selon les archives de la RAF, seul un appareil du N° 235 *Squadron* aurait été endommagé et serait revenu à sa base sur un moteur. Le lendemain, toujours dans une opération de ce type, les *Oberleutnant* Peter Emmerich et *Leutnant* Hans-Wilhelm Schopper (de la même 5./186) revendiquent respectivement un Wellington et un Blenheim. Il s'agit cependant de deux Beaufort du N° 22 *Squadron*, l'un étant effectivement abattu, l'autre revenant s'écraser à sa base.

À L'OUEST

Le 10 mai 1940, vu sa position dans les îles frisonnes, le II./186 participe à l'invasion des Pays-Bas aux côtés des I. et III./JG 26, I., II. et III./JG 51, ainsi que des Bf 110 des I. et II./ZG 26.
L'*Unteroffizier* Herbert Höhne ne souvient de cette importante journée :

Ci-dessus :
Les pilotes du Tr.Gr.186 sont choisis en priorité parmi les unités stationnées en bordure de la Baltique.
À Kiel, vers 1937, de gauche à droite, un pilote non identifié, Werner Restemeyer et Helmut Goedert (qui passera par la suite au I./LG 2).

Ci-contre :
Le *Kommandeur*, le *Hauptmann* Heinrich Seelinger à bord de son Bf 109B.
L'appareil est décoré des armes de la famille Zeppelin.

(Toutes les photos proviennent de la collection des auteurs)

« *Nous devions, ce 10 mai, assurer une patrouille pour un groupe de Me 110 décollant de Jever. Heure prévue : 6 heures. Mais, au-dessus de Wangerooge, il y avait beaucoup de nuages et le décollage fut retardé de telle sorte que nous arrivâmes en retard sur l'objectif : l'aérodrome de De Kooy. Sur Den Helder, nous avons découvert que les 110 avaient déjà attaqué et la chasse néerlandaise était déjà en alerte* ».
Les chasseurs Fokker D.XXI de la 1ste Ja.VA vont ainsi affronter les modernes Bf 109E. Ce petit appareil ne peut certes tenir la comparaison avec son homologue germanique, mais ses défauts deviennent temporairement des qualités. Plus lent, virant plus court, il constitue une plate-forme de tir stable. La 5./186 perd ainsi son chef. Abattu par le *Luitenant* Van Overvest, l'*Oberleutnant* Dietrich Robitzsch doit poser son « 1 » noir sur le ventre près de l'aérodrome de De Kooy. Capturé, l'officier est remis aux forces britanniques et passera le restant de la guerre en captivité au Canada.
Plus grave est la perte de l'*Unteroffizier* Wilhlem Rudolf, de la même escadrille; abattu par des Fokker, il s'écrase

Top:
Pilots of Tr.Gr.186 were mainly picked up from units based around the Baltic.
At Kiel, around 1937, from let to right: unknown, Werner Restemeyer and Helmut Goedert.

Above:
II./Tr.Gr.186's Kommandeur, Hauptmann Heinrich Seelinger, aboard his Bf 109D bearing the Zeppelin family's crest.

II./Tr.Gr.186

À la fin de l'année 1939, l'unité est entièrement transformée sur Bf 109E. Il semble que l'insigne d'unité n'est plus peint sur les avions.

Late 1939, the group was only flying Bf 109Es. The unit insignia seems not to have been painted at that time. Many aircraft had oversized crosses on the wings.

près de l'aérodrome de Den Helder. C'est un coup dur pour Höhne dont c'était un ami intime. Les Allemands revendiquent huit Fokker, mais il semble que seul celui du *Luitenant* Bosch est détruit et brûle au sol (pilote indemne). Par contre, huit Fokker se posent troués de part en part par des balles et des obus allemands. Quatre devront être remis en état au plus vite. De leur côté, les Néerlandais revendiquent trois Me 109 sûrs et deux probables. Les revendications sont donc très exagérées des deux côtés.

Le 11 mai, le groupe se heurte à la RAF et l'*Oberleutnant* Schmidt est crédité d'un Blenheim. La 6./186 perd cependant l'*Unteroffizier* Werner Haase, dont l'*Emil* a été victime de la DCA. Le pilote est capturé.

Le lendemain, deux nouvelles victoires sont revendiquées : l'*Oberleutnant* Peter Emmerich abat un Fokker C.V hollandais et l'*Oberleutnant* Lorenz Weber signale avoir descendu un Hudson lors d'une patrouille maritime. Mais, volant bas à la recherche d'objectifs, les 109 sont à nouveau la proie de la DCA. L'*Unteroffizier* Günther Feld (6./186) est ainsi fait prisonnier, deux autres aviateurs pouvant se poser sans mal, mais leur appareil étant détruit.

DUNKERQUE

Les jours qui suivent voient la continuation des attaques au sol et des patrouilles. Mais, l'aviation adverse n'est plus un adversaire de taille et la seule victoire revendiquée date du 18 mai : un Hudson de la RAF abattu par le *Feldwebel* Reinhold Schmetzer lors d'une patrouille au nord de Nordeney. Les pertes ont cependant affaibli l'unité et tout renfort est utile. L'*Oberleutnant* Wolf-Dieter Huy était en congé lors du déclenchement de la campagne. Il revient dare-dare au groupe, juste à temps pour le retrouver sur un aérodrome proche de Leeuwarden; une partie de l'unité s'est ainsi rapprochée du front. La 6ème escadrille demeure à Wangerooge et, le 19 mai, l'*Oberleutnant* Hans-Herbert Wulff est crédité de son premier appareil, un Hudson près de Helgoland.

Le 24 mai, le groupe est tactiquement soumis à la JG 51. Un nouveau déplacement est prévu. L'*Oberleutnant* Peter Emmerich revendique ce jour-là sa quatrième victoire, un Blenheim au large des côtes hollandaises. Le II./186 se transporte sur le terrain belge de Deurne (Anvers). La grande bataille pour Dunkerque se déclenche et les Bf 109 escortent les bombardiers qui attaquent la poche britannique. Ces missions (parfois quatre par jour) ne permettent guère de se distinguer. Si les conditions climatiques empêchent tout vol le 30 mai, le lendemain, Wolf-Dieter Huy revendique un Spitfire dans la soirée – première victoire d'une longue série. Le 1er juin, l'*Oberleutnant* Otto Hintze doit se poser près de Dunkerque à la suite d'un combat. Le lendemain, tout le groupe quitte la Belgique et regagne Jever.

LA FIN DU II./Tr.Gr.186

Le haut-commandement a en effet décidé de retirer les chasseurs « embarqués » avant le déclenchement de la seconde phase de la *Westfeldzug*. Les pilotes, habitués à voler sur la mer, sont plus utiles en Norvège pour y renforcer la défense, assurée surtout par le II./JG 77. Le 3 juin, via Kiel et Schleswig, le groupe atteint Aalborg.

La surveillance des côtes est constante et les incidents assez rares. Le 4 juin, le *Hauptmann* Seelinger pose mal son appareil, mais en sort indemne. Le 11, la 6ème *Staffel* est envoyée à Trondheim pour assurer la protection du *Scharnhorst*. Le 1er juillet, l'*Unteroffizier* Rudolf Müller de la 6./186 fait une chute mortelle lors d'une promenade. Cet accident ne peut toutefois pas être considéré comme un fait de guerre...

Pendant toute cette période norvégienne, une seule victoire est revendiquée, le 21 juin, par l'*Oberleutnant* Hans Schopper; elle est cependant de taille puisqu'il s'agit d'un majestueux hydravion Sunderland.

Les jours du II./*Trägergruppe* 186 sont désormais comptés. Le 8 juin, le *Hauptmann* Walter Kienzle gagne l'école de pilotage de Magdebourg et cède la 4./186 à l'*Oberleutnant* Otto Hintze. Le 25 juin, cette *Staffel* quitte la Norvège pour Cologne-Ostheim – elle y devient la 3./Erp.Gr.210 et sera engagée au-dessus de l'Angleterre.

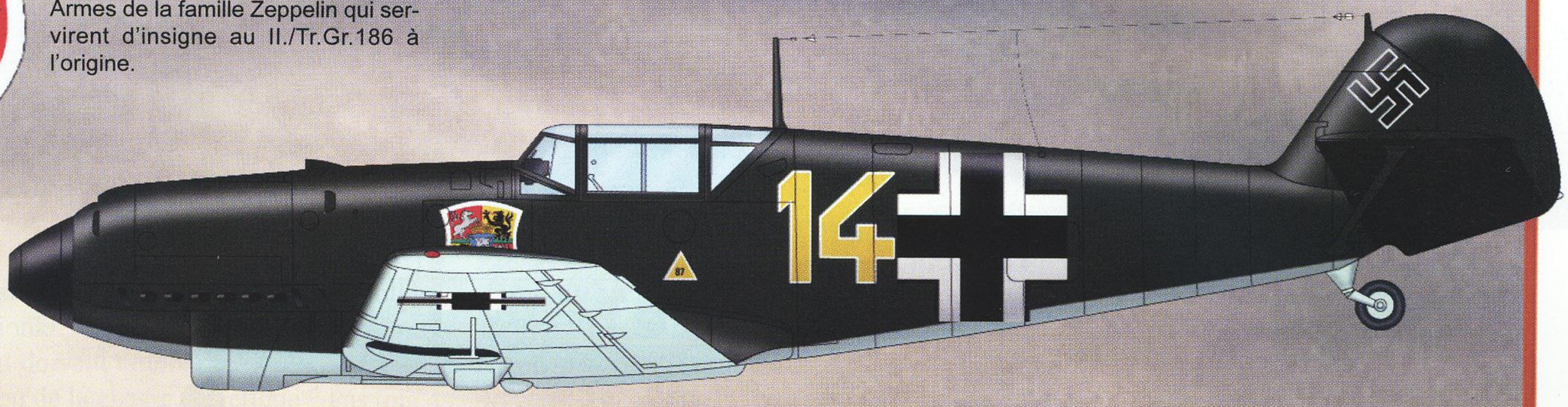
Le 5 juillet, tout est consommé. Le reste du groupe est rebaptisé III./JG 77. Il demeure encore quelques semaines en Norvège avant de revenir dans le Reich pour se reconstituer avec un apport en personnel et matériel. Le *Hauptmann* Heinrich Seelinger gagne l'Académie militaire et laisse le commandement du tout neuf III./JG 77 au *Hauptmann* Alexander von Winterfeldt.

Mais, comme le disait Rudyard Kipling, ceci est une autre histoire...

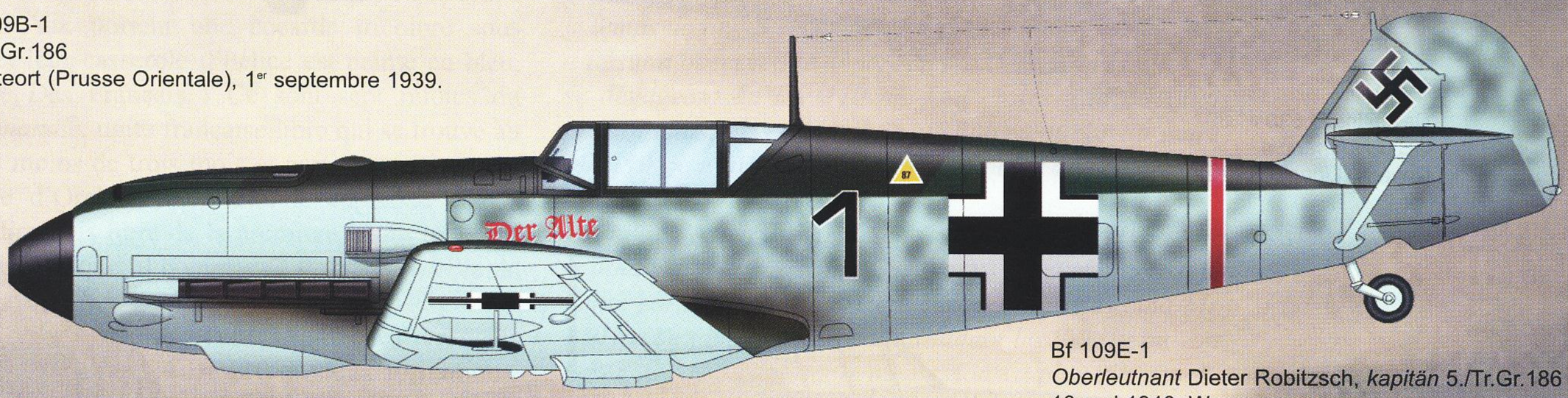
Suite et fin en page 45

Le II./Tr.Gr.186 en hibernation dans le nord de l'Allemagne. Les appareils étaient revêtus de gigantesques croix sur et sous les ailes.

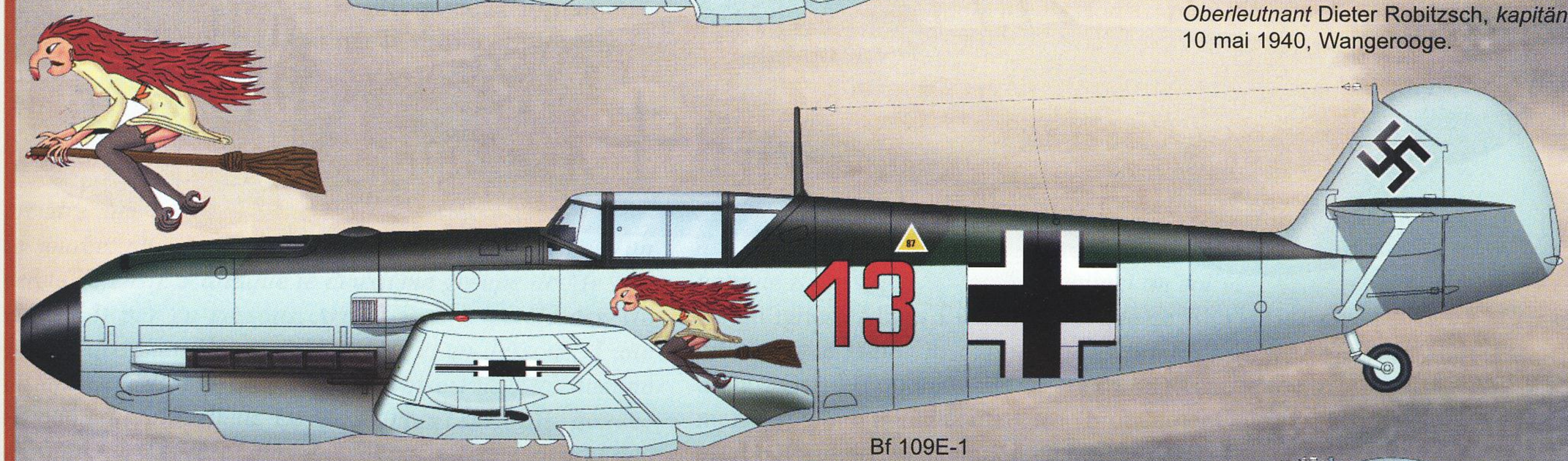
Armes de la famille Zeppelin qui servirent d'insigne au II./Tr.Gr.186 à l'origine.



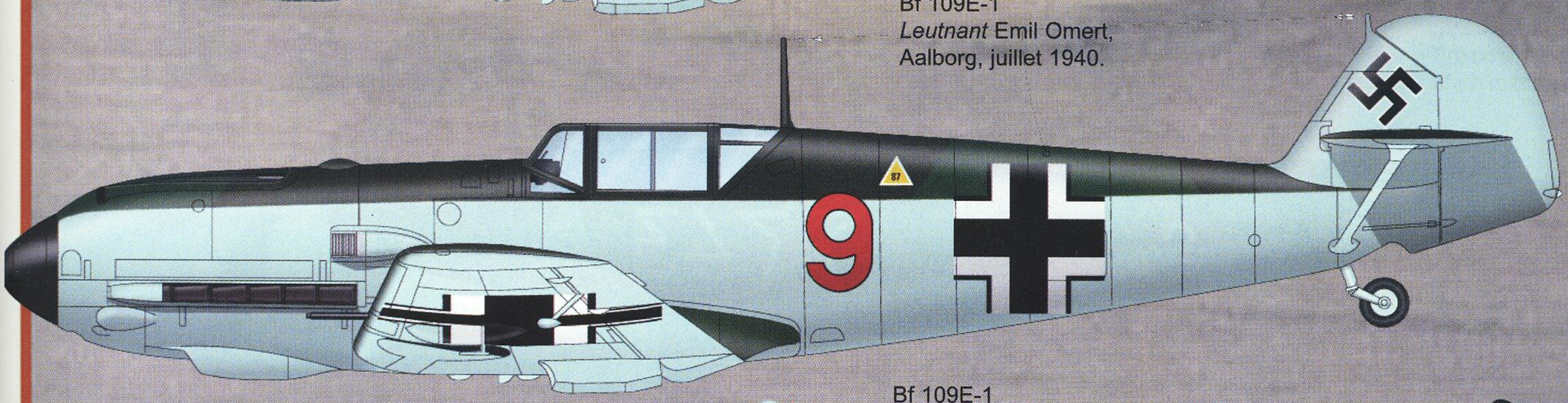
Bf 109B-1
II./Tr.Gr.186
Brüsteort (Prusse Orientale), 1er septembre 1939.



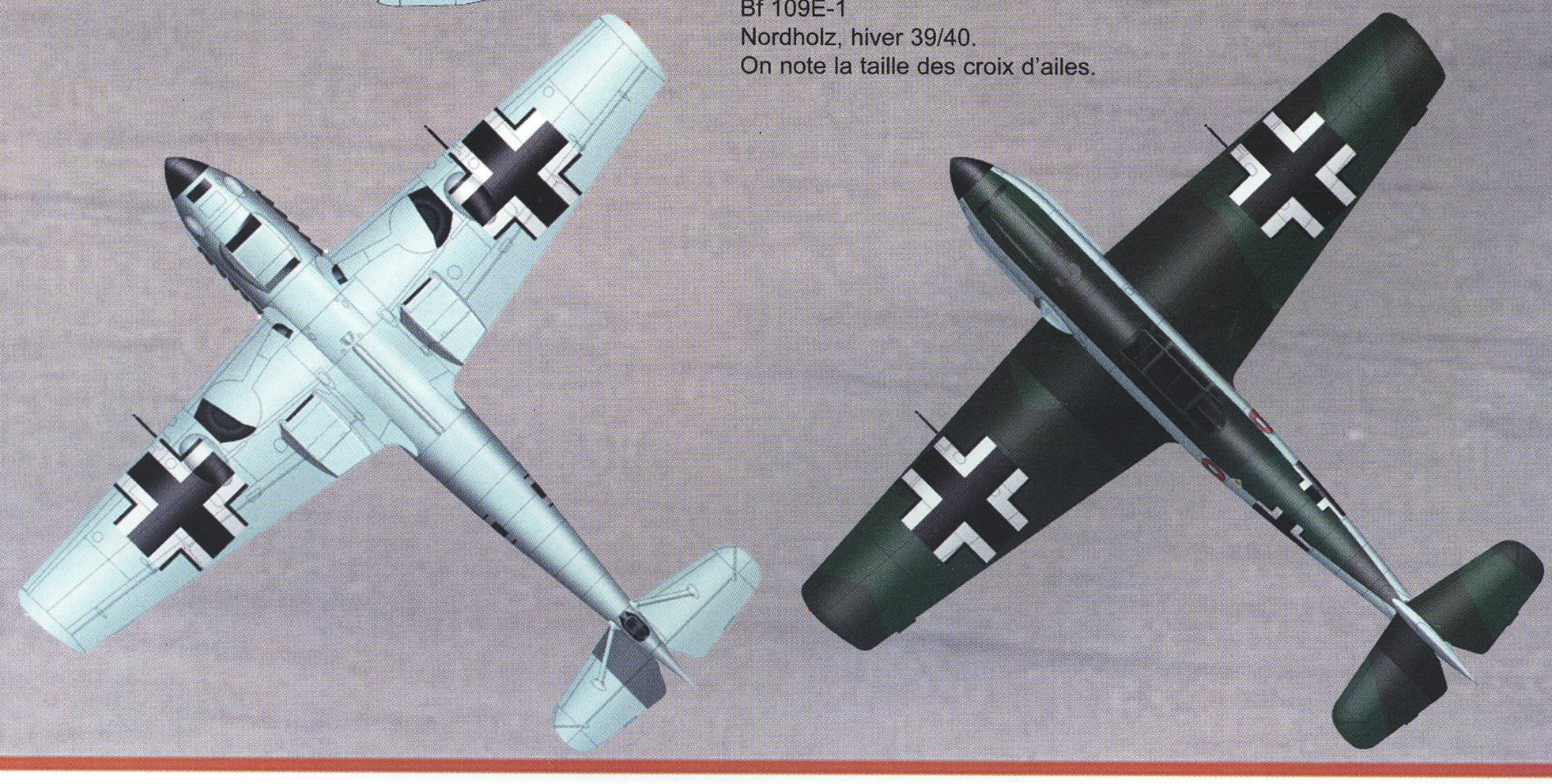
Bf 109E-1
Oberleutnant Dieter Robitzsch, *kapitän* 5./Tr.Gr.186
10 mai 1940, Wangerooge.



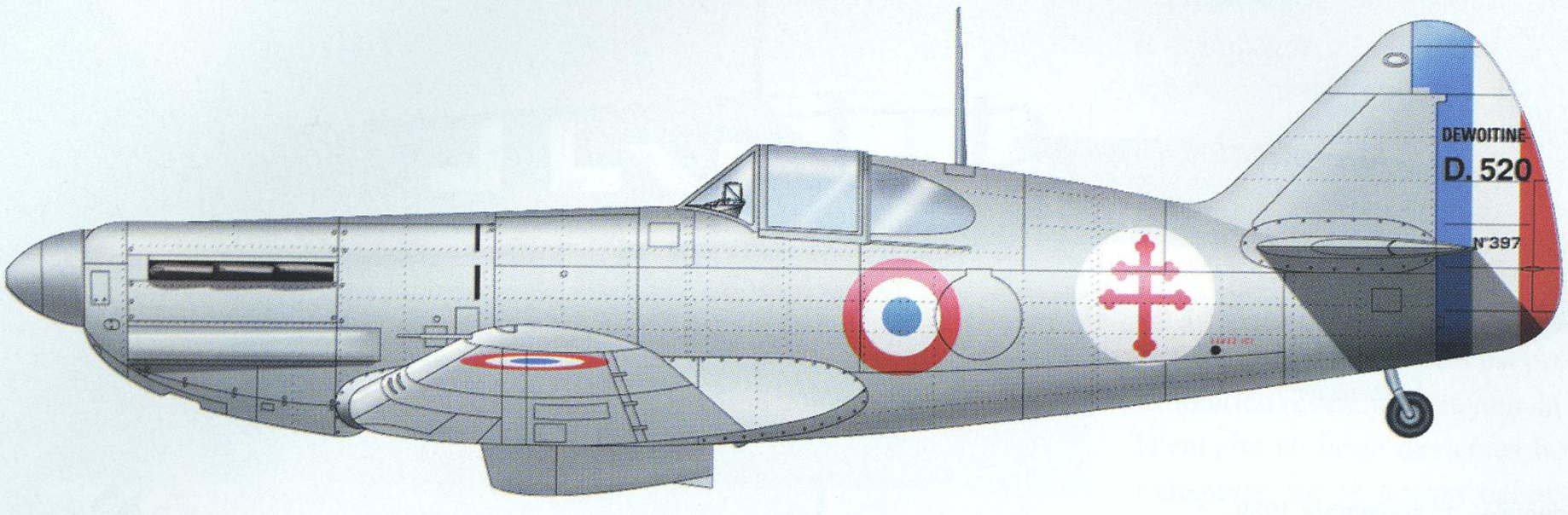
Bf 109E-1
Leutnant Emil Omert,
Aalborg, juillet 1940.



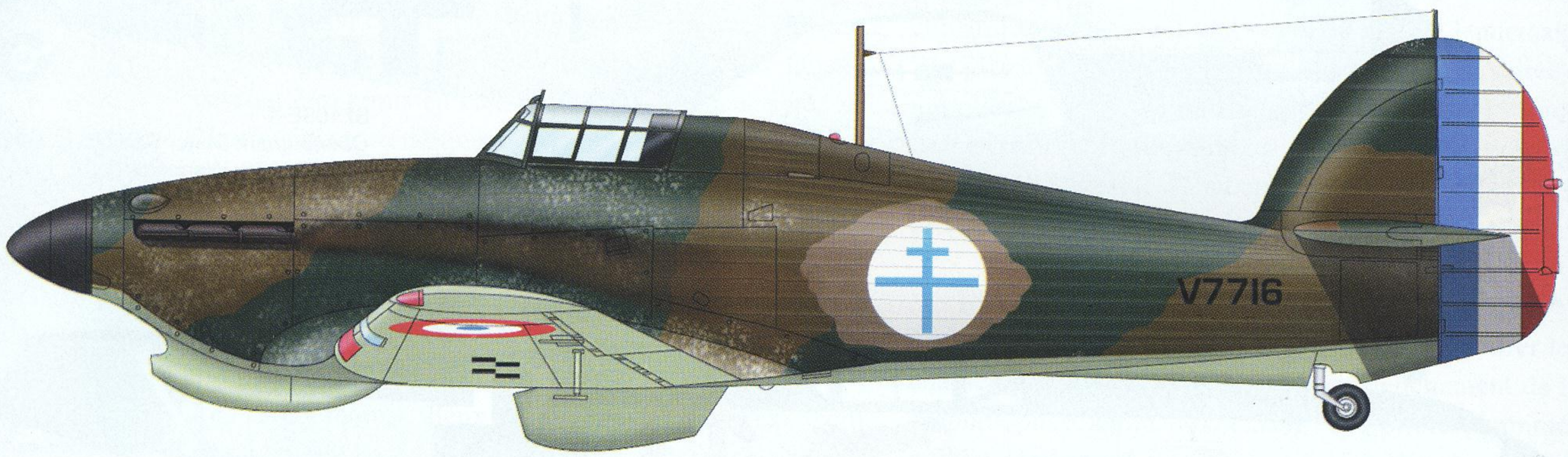
Bf 109E-1
Nordholz, hiver 39/40.
On note la taille des croix d'ailes.



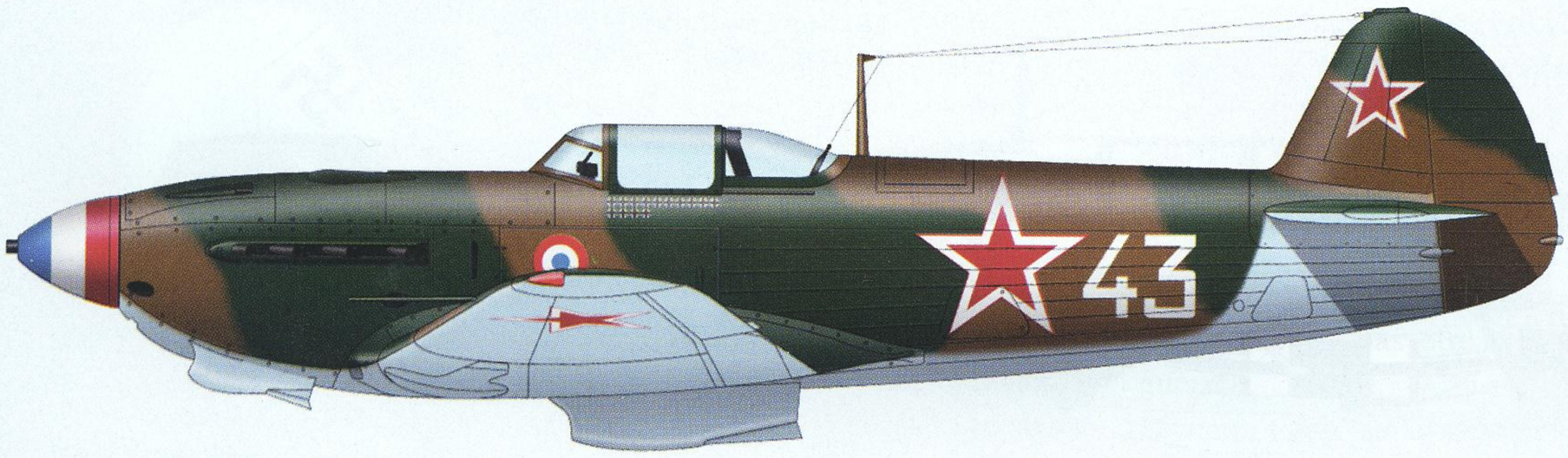
© P-A. Tilley - fév. 99



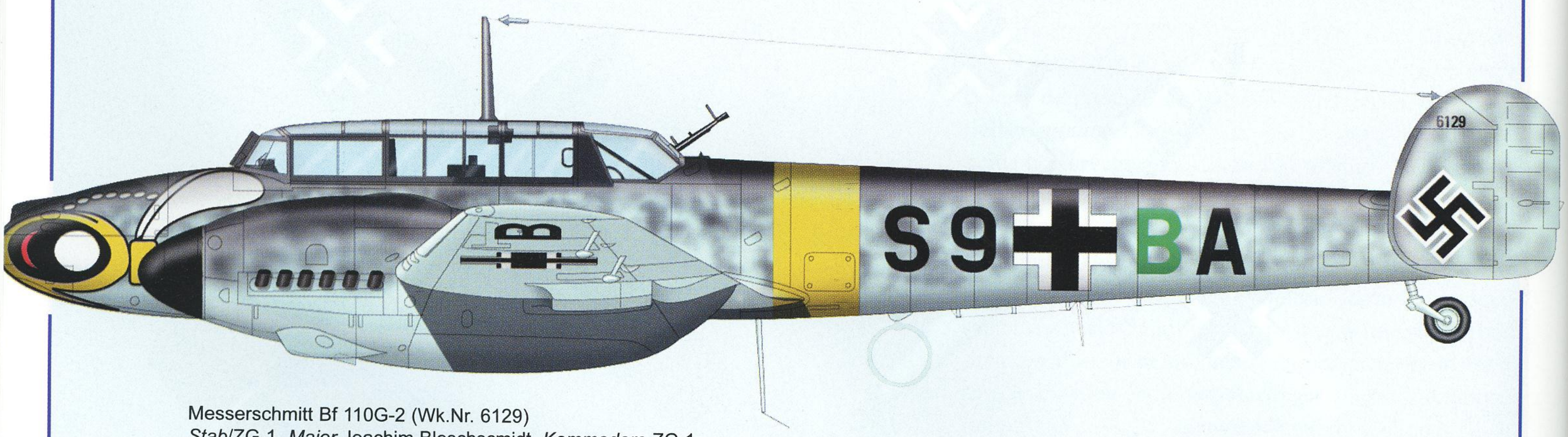
Dewoitine D.520 n° 397
GC 3 *Normandie*
Rayack (Liban), octobre 1942.



Hawker Hurricane Mk. I (V7716)
GC 1 *Alsace*
Fuka, avril 1942.



Yakovlev Yak-9 (c/n 434)
GC 3 *Normandie*
Khationki, juillet 1943.



Messerschmitt Bf 110G-2 (Wk.Nr. 6129)
Stab/ZG 1, *Major* Joachim Bleschscmidt, *Kommodore* ZG 1
Oulianovo, 13 juillet 1943.

Les as de l'aviation
Inséparables jusque dans la mort

13 juillet 1943, il est 19h20 lorsque sept Yak-9 décollent du terrain de Khationki. Ces appareils sont chargés de protéger des Il-2 qui doivent bombarder le pont de Ksin. Une nouvelle mission de la chasse soviétique ? Pas tout à fait, car ces Yak portent une cocarde tricolore sous l'habitacle et leur casserole d'hélice est peinte en bleu, blanc, rouge. Des Français ! Ce sont sept pilotes du groupe *Normandie*, unité française libre qui se trouve au front depuis moins de trois mois et participe activement à la bataille d'Orel. À leur tête, le capitaine Albert Littolff, un Français libre de la première heure qui s'est illustré en Cyrénaïque; il commande la 2ème escadrille du groupe.

Arrivés près de Koselsk, vers 19h40, les Français aperçoivent entre 22 et 24 Bf 110 en deux formations. Cinq appareils se détachent par la droite et piquent sur les Il-2. La suite, deux témoins la rapportent.

Aspirant Noël Castelain

« *Je prends de l'altitude dans le soleil et pique pour prendre une grande vitesse. Tandis que j'effectue ma ressource, plus bas que les Me 110, ceux-ci forment un cercle défensif. J'attaque le deuxième groupe de Me 110 (10 à 12) par en-dessous. Arrivé sous le cercle des Me 110, je tire l'un d'eux par l'arrière et en-dessous, d'une distance de 100 à 50 mètres. Surpise réalisée, aucune réaction du mitrailleur. Le Me 110 part sur l'aile gauche en piqué à la verticale, en dégageant une abondante fumée. Le cercle se fractionne et l'un des Me 110 me poursuit dans mon dégagement en piqué. J'évolue jusqu'au sol et me dégage. Dans ma ressource, je rejoins le sous-lieutenant Risso. Reprenant de l'altitude en direction des Me 110, nous voyons ceux-ci disparaître en piquant vers le sud.*

« *Temps de tir : 3 secondes, 20 obus, 20 cartouches.*

« *Résutat observé : le départ en piqué brutal et la fumée se dégageant du Me 110 me font croire à un résultat positif, mais, pris à partie immédiatement par un autre Me 110, je n'ai pas pu observer le point de chute* ».

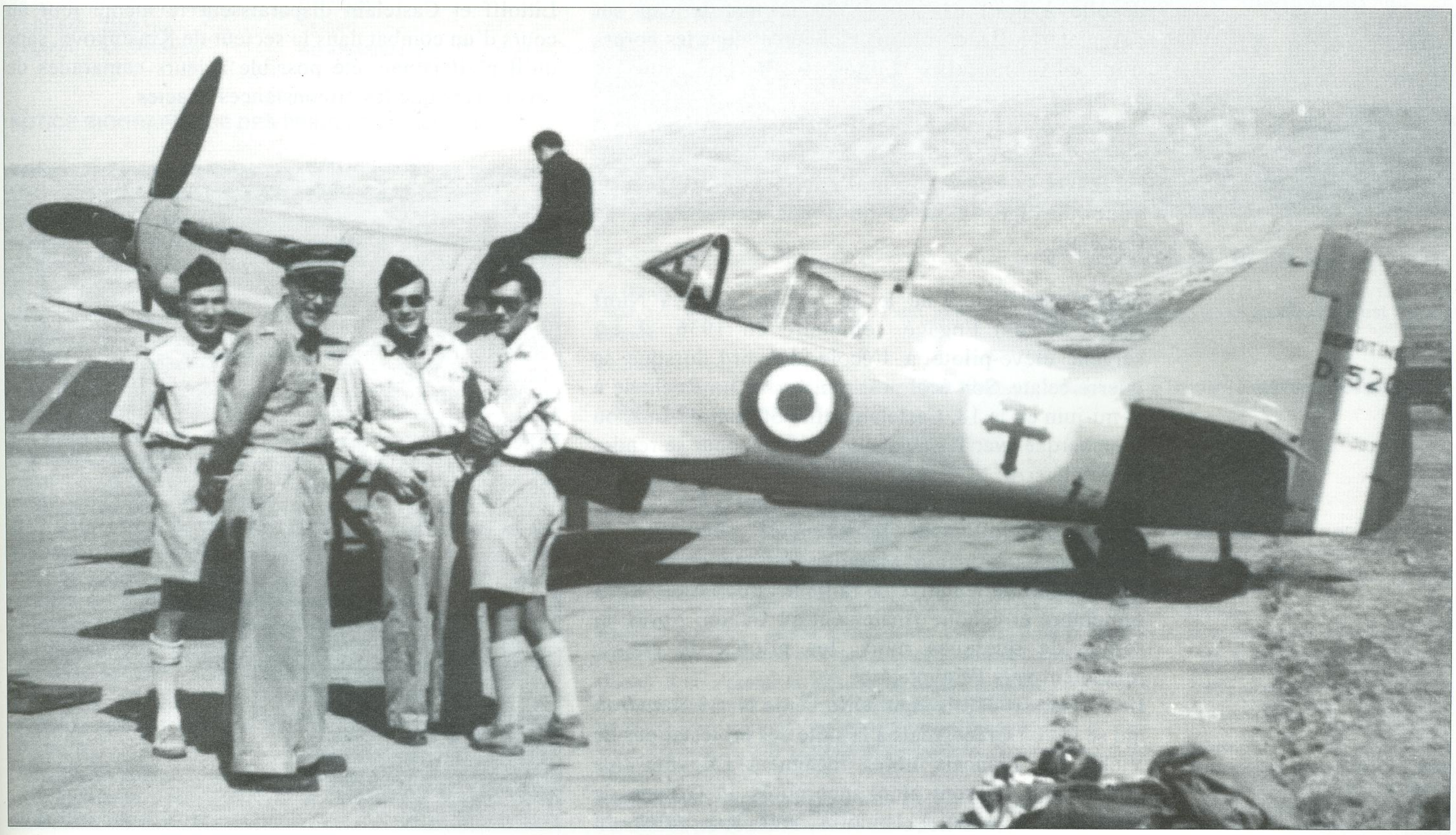
Capitaine Albert Littolff

« *Tandis que la patrouille Castelain s'occupe du gros, je pique par trois-quarts arrière sur la droite des cinq Me 110 qui se sont détachés pour attaquer les Il-2. Bernavon me suit un moment, mais mon avion va plus vite que le sien et je le perds de vue. Je pique littéralement à mort et je choisis l'avion de tête comme cible. J'arrive à fond sur lui et ouvre le feu à moins de 200 mètres, quasiment à la verticale. Mes obus déchirent la verrière et enflamment le moteur droit.*

« *Pendant ma ressource, je vois le Me 110 partir en abattée; il est touché à mort. Il tente de se poser près du pont de Ksin, mais explose au contact du sol* ».

Ce qu'ignore Albert Littolff, c'est que ce Bf 110G-2 est piloté par le *Major* Joachim Bleschschmidt, *Kommodore* de la ZG 1. Le pilote tente un atterrissage sur le ventre, mais l'appareil prend contact trop brutalement avec le sol et s'enflamme instantanément; ses deux occupants, Bleschschmidt et son mitrailleur, l'*Unteroffizier* Hans Wörl, périront carbonisés dans l'habitacle.

Sur le terrain de Rayack (Liban), en octobre 1942, de gauche à droite : Préziosi, Albert Littolff, Michel et un pilote non identifié.



L'aspirant Durand revendique également une victoire, portant le tableau de chasse à trois Bf 110 abattus pour les Français, sans perte. C'est encore le temps des succès pour *Normandie*; il sera de courte durée. Le 14 juillet, le lieutenant de Tedesco est porté disparu. Le 16 juillet, Bernavon est tué, Castelain et Littolff ne rentrent pas. Inséparables au combat, ils sont tombés ensemble.

Albert Henri Littolff est né le 31 octobre 1911 à Cornimont (Vosges). Engagé volontaire à la sous-intendance militaire de Châlon-sur-Saône à l'âge de 20 ans, il est déjà titulaire d'un brevet de pilote, décroché en juillet 1931 grâce à une bourse obtenue à l'École Henriot de Châlon. Il est affecté au 32ème Régiment d'aviation à Dijon. Il gravit les échelons de la hiérarchie et, devenu sergent, il se retrouve au GC I/7 le 1er janvier 1936. Il y manifeste de brillantes dispositions qui amènent le colonel Weiser à l'intégrer à la patrouille de présentation de Dijon (l'ancêtre de la patrouille de France).
Promu adjudant en janvier 1939, il part pour la Tunisie où il rejoint l'escadre de marche sur Morane 406. Lorsque la guerre éclate, Littolff demande à rentrer en métropole. Il obtient satisfaction et un poste de chef de patrouille au GC III/7 le 16 octobre 1939.
Il revendique sa première victoire le 12 mai 1940. Il en obtient trois autres, le 14 mai, en collaboration avec le sous-lieutenant Mourier et l'adjudant-chef Bertrand, futurs pilotes du groupe *Normandie*, qu'il n'aura pourtant pas la chance de côtoyer en Union Soviétique.
Le 20 juin, il est crédité de sa septième et dernière victoire de la campagne. Le groupe est à Bergerac et deux jours plus tard, alors que l'armistice est annoncé, il stationne à Toulouse-Francazal où il commence sa transformation sur Dewoitine 520.
Mais, Albert Littolff refuse cette capitulation. À l'aube du 25 juin, Littolff, accompagné par le sous-lieutenant Feuillerat et le sergent-chef Moulènes, décolle à bord de son D.520 et met le cap sur l'Angleterre. Il s'enrôle officiellement dans les Forces Aériennes Françaises Libres, le 26 juin, sous le matricule 30.141.
Il retrouve d'autres pilotes français à St Atham, le 4 juillet et apprend sa nomination au grade de sous-lieutenant le 1er août avant d'être envoyé à l'OTU de Sutton Bridge. C'est là qu'il fait connaissance de Castelain.

Noël Castelain est né le 30 octobre 1917 à Niort (Deux-Sèvres). Engagé volontaire en 1936, il est sergent élève-pilote à l'école d'Avord lorsque la guerre éclate. Son école est repliée sur La Rochelle à la mi-juin et, le 18, Castelain rallie St Jean-de-Luz, où il embarque avec les aviateurs polonais pour se rendre en Angleterre.
Littolff et Castelain sont affectés au 1st *Fighter Group*, formé officiellement le 1er août 1940 par le commandant Lionel de Marmier. Cette unité participe à la maladroite tentative de ralliement de Dakar, le 23 septembre et échoue finalement au Gabon. Après un séjour de quelques mois, les pilotes de chasse remontent vers l'Egypte.
Le 15 mars 1941, ils vont renforcer le N° 33 *Squadron* qui se bat en Grèce, mais à la suite des protestations de Vichy, les Français libres regagnent l'Egypte très rapidement. Ils sont alors incorporés au Groupe de Chasse n° 1, créé à Ismailia sous les ordres du lieutenant James Denis, le 4 avril. L'une des deux escadrilles, dans laquelle se trouvent Littolff et Castelain, constitue un *Flight* supplémentaire rattaché au N° 73 *Squadron*, engagé dans la région de Tobrouk.
Le 22 avril, Littolff renoue avec le succès en abattant un Bf 109.
Le 21 avril, Castelain est abattu par l'*Oberfeldwebel* Espenlaub du I./JG 27. Un obus lui brise le coude droit. Il ne reviendra au front que quelques mois plus tard.
Sa citation mentionne une victoire remportée aux dépens d'un Bf 110 « au-dessus de la Grèce » à cette période, sans date précise. Elle ne figure cependant dans aucune archive officielle que nous avons pu consulter.
Le 28 mai, Littolff est mis à la disposition du N° 274 *Squadron* engagé au-dessus de la Crète depuis Gerawla. Littolff va à nouveau s'illustrer, trois jours plus tard, en descendant un Ju 88 et en endommageant un CANT Z.1007bis.
La défaite des forces de Vichy au Levant offre aux Français Libres un vaste territoire et des bases bien aménagées. Le 27 août 1941, le général De Gaulle signe l'ordre de création de deux groupes de chasse, dont l'un porte le nom d'*Alsace*. Le commandement tactique en est assuré par le capitaine Tulasne et la deuxième escadrille (*Mulhouse*) est placée sous les ordres du lieutenant Littolff (à titre temporaire, nomination à titre définitif en date du 25 janvier 1942). Équipé en Hurricane, le groupe est engagé en Cyrénaïque à partir de la mi-avril 1942.
Littolff, promu capitaine depuis le 15 mars, et Castelain se portent volontaires pour être affectés à une nouvelle escadrille française libre, *Normandie*, qui doit être formée sur le front russe.
Le 3 mai 1943, Littolff remporte sa première victoire avec *Normandie* en collaboration avec Castelain.

Inséparables au combat depuis plus de trois ans, Littolff et Castelain disparaissent le même jour au cours d'un combat dans le secteur de Krasnikovo, sans qu'il n'ait jamais été possible à leurs camarades de savoir dans quelles circonstances exactes.

Les victoires d'Albert Littolff

12.05.40	Ju 88	Commercy	III/7
14.05.40	Hs 126	Chémery	
	Hs 126	Chémery	
	Hs 126	Vendresse	
	Hs 126	Attigny	
20.06.40	Hs 126	Argenton s/- Creuse	
22.04.41	Bf 109	Tobrouk	GC 1
23.04.41	Bf 109	Tobrouk	
	Ju 87	Tobrouk	
31.05.41	Ju 88	Large Crète	
03.05.43	Hs 126	Spas-Demensk	GC 3
15.06.43	Fw 189	Mariuka	
13.07.43	Bf 110	Ksin	
16.07.43	Bf 110	Krasnikovo	

Les victoires de Noël Castelain

04.41	Bf 110	Grèce	GC 1
03.05.43	Hs 126	Spas-Demensk	GC 3
15.05.43	Bf 110	Mouliatino	
15.06.43	Fw 189	Mariuka	
13.07.43	Bf 110	Ksin	
14.07.43	Fw 190	Kirekovo	
16.07.43	Bf 110	Krasnikovo	

Suite de la page 40

CONCLUSION

Les historiens qui ont parlé de « l'invincible Luftwaffe » ont souvent écrit des généralités sans consistance. Comme toute force aérienne, la Luftwaffe avait ses faiblesses, confirmées par les tâtonnements dont fut victime le II./Tr.Gr.186. Unité prévue pour servir sur un porte-avions qui ne vit jamais le jour, ce groupe fut engagé dans des missions classiques pour lesquelles il n'était pas entraîné. Oublié lors de la grande bataille sur la baie d'Allemagne, il était encore équipé de modèles anciens de Bf 109. Ses effectifs furent progressivement renforcées par des unités dissoutes – le transformant en patchwork – alors que des ponctions régulières étaient opérées en faveur des groupes sur Bf 110. Tout ceci limita son efficacité et sa cohérence. Engagé dans de mornes patrouilles, le II./186 subit des pertes sans rapport avec ses victoires (parfois exagérées). En fait, cette unité hybride ne sembla pas avoir d'âme, chaque escadrille étant plus ou moins indépendante. Il faudra attendre sa transformation en une véritable unité de chasse pour donner du tonus à ses pilotes qui pourront alors se distinguer sous quasiment tous les cieux de guerre.

VICTOIRES REVENDIQUÉES

27.02.40	Oblt Jahnny	Blenheim
05.05.40	Ufz Schmetzer	Blenheim
	Ufz Höhne	Blenheim
06.05.40	Oblt Emmerich	Wellington
	Lt Schopper	Blenheim
10.05.40	Ofw Ubben	Fokker D.XXI
	Ufz Höhne	FokKer D.XXI
	Ufz Höhne	FokKer D.XXI
	Lt Schopper	Fokker D.XXI
	Ufz Schmetzer	Fokker D.XXI
	Fw Riehl	Fokker D.XXI
	Oblt Emmerich	Fokker D.XXI
	Victoire commune	Fokker D.XXI
11.05.40	Oblt Schmidt	Blenheim
12.05.40	Oblt Emmerich	Fokker C.V
	Oblt Weber	Hudson
24.05.40	Oblt Emmerich	Blenheim
31.05.40	Oblt Huy	Spitfire
21.06.40	Lt Schopper	Sunderland

NOTICE BIOGRAPHIQUE DES PRINCIPAUX PILOTES

Emmerich Peter : *Staffelkapitän* de la 4./JG 51 en septembre 1941, il survivra à la guerre et sera crédité de 6 victoires.

Kadow Gerhard : commandant la 6./ZG 1, abattu par des Bf 109 suisses le 8 juin 1940. À nouveau abattu le 11 juillet 1940, par des Spitfire du N° 238 *Squadron*, est fait prisonnier; il commandait alors la 9./ZG 26.

Hintze Otto : abattu le 29 octobre 1940 sur le Kent par des Hurricane du N° 222 *Squadron*; fait prisonnier, sera décoré de la *Ritterkreuz* le mois suivant.

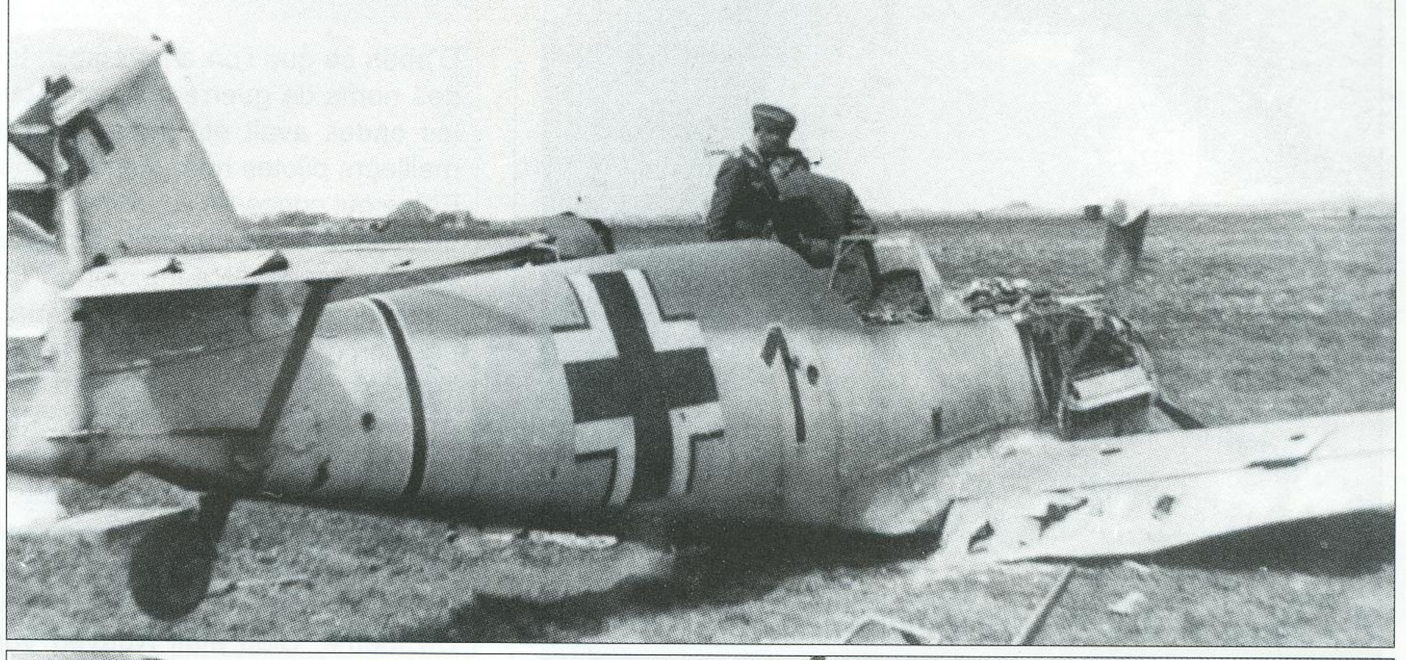
Höhne Herbert : prend le nom de Kaiser en 1942, source de confusion pour les historiens qui le citent sous ses deux patronymes. Membre de la 8./JG 77, il devient instructeur à Orange/Marseille début 1943. Il revient en juin 43 au groupe avant d'être transféré aux 1. et 2./JG 77. En mars 44, affecté à la 7./JG 1. Blessé le 6 août 1944 en Normandie, finit la guerre à la JV 44. Décoré de la Croix de Chevalier, 68 victoires confirmées.

Huy Wolf-Dieter : *Kapitän* de la 7./JG 77 jusqu'à la capture de cette escadrille en Afrique, le 28 octobre 1942. Crédité de 40 victoires et de plusieurs navires coulés lors de la campagne de Grèce. Décoré de la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne.

Restemeyer Werner : *Kommandeur* I./ZG 76, est abattu par des chasseurs de la RAF et porté disparu au large de Newcastle.

Riehl Erwin : demeure à la 9./JG 77; bien qu'opérant comme *Jabo* obtient 11 victoires avant d'être tué sur le front russe le 22 juillet 1941.

Schmetzer Rudolf : membre de la 8./JG 77. Entre à la *Ölschutzstaffel* Ploesti. Tué à la 2./JG 4 le 7 mai 1944. Crédité de 33 victoires.



En haut :
l'*Oberleutnant* Dieter Robitzsch dans son Bf 109E portant l'inscription « *Der Alte* » (le vieux).

Au milieu :
l'épave du Bf 109E de Robitzsch, abattu lors de l'attaque de De Kooy au cours de laquelle il est fait prisonnier.

En bas :
le *Leutnant* Emil Omert devant son appareil à Aalborg. L'insigne de la sorcière a été remplacé par un « 5 » blanc. Intox ou censure ?

Schmidt Armin : mène la 9./JG 77 jusqu'à sa mort dans les Balkans, le 19 avril 1941. Il avait 2 ou 3 victoires à son actif.

Schopper Hans-Wilhem : TO du III./JG 77 à sa création, devient commandant de la 8./JG 77 en septembre 41 (succède ainsi à Kurt Ubben). Juin 42, passe à la *Ölschutzstaffel* Ploesti, futur I./JG 4. *Staffelkapitän* de la 2./JG 4, est grièvement blessé le 2 décembre 1944. Décédé en mars 1990. Crédité d'une vingtaine de victoires.

Seeliger Heinrich : passé à l'Académie militaire, il ne connaîtra plus que des postes en état-major. Décéde dans les années 90.

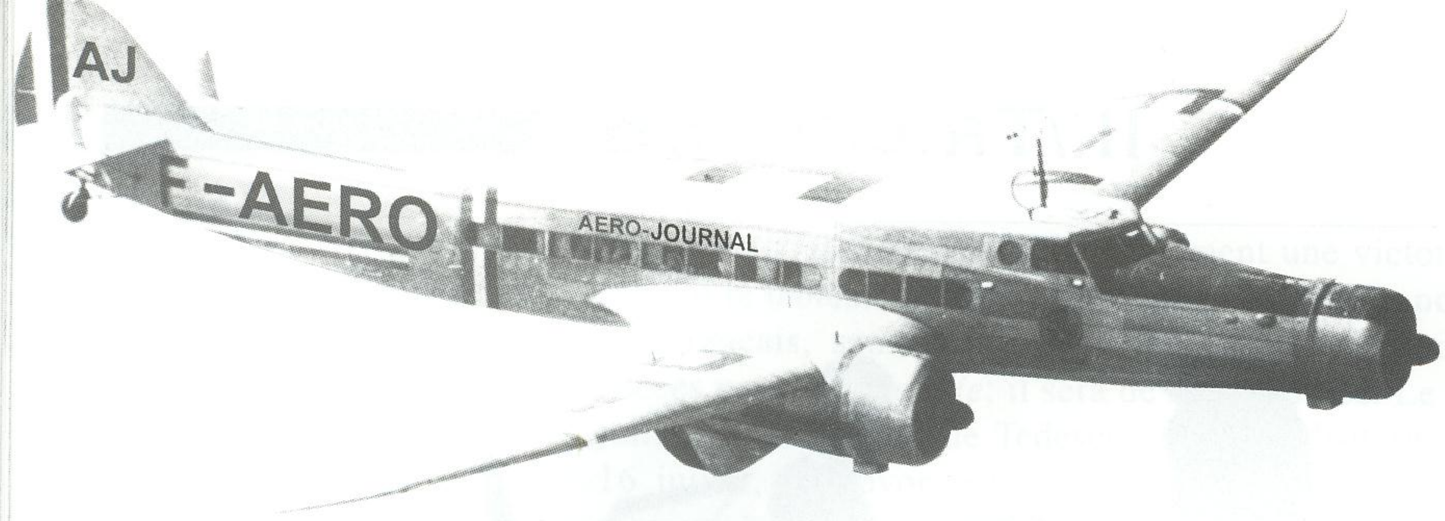
Ubben Kurt : prend la tête de la 8./JG 77 avant de devenir *Kommandeur* du III./JG 77 en septembre 41. Promu *Kommodore* de la JG 2 en mars 44; tué à La Fère-en-Tardenois, le 27 avril 1944. Titulaire de 110 victoires et de la Croix de Chevalier avec Feuilles des Chêne.

Weber Lorenz : tué le 21 juillet 1940 dans un engagement avec un Sunderland (sa deuxième victoire à titre posthume).

Top:
Oberleutnant Dieter Robitzsch in his personal mount bearing the name «Der Alte» (the old man).

Middle:
What remains of Robitzsch's Bf 109E after having been brought down by Dutch D.XXIs over De Kooy airfield on May 10, 1940. Robitzsch was taken as a POW.

Bottom:
Leutnant Emit Obert standing in front of his Bf 109E at Aalborg. The witch was replaced by a white «5». Deception or censorship?



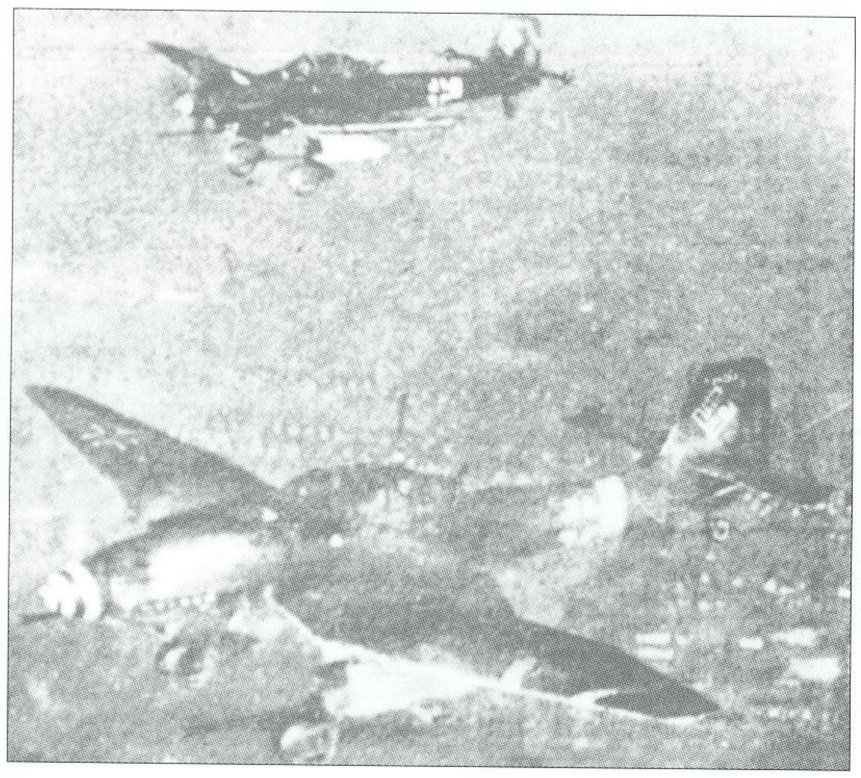
Reçu cinq sur cinq

SIMPLY THE BEST ?

L'image du F-4 Phantom II ne sera pas égratignée par l'article que vous avez publié (n° 5), tellement il est inobjectif et manifestement écrit par d'anciens nostalgiques « soviétiques ». Le F-4 est et restera toujours aux yeux des connaisseurs le plus grand chasseur multirôle *de la Guerre froide. En plus, au VN, les aviateurs américains avaient toujours une main liée par les «* rules of engagement *» décrétées par leur gouvernement, ignorant les principes de la guerre aérienne. Comme le disait un pilote de F-4, il valait mieux avoir derrière soi un avocat qu'un opérateur radar !...*
C. Metz (Luxembourg)

Il n'entrait pas dans nos intentions d'égratigner l'image du F-4, mais seulement de montrer que « ceux d'en face » n'avaient pas forcément le même point de vue. Qu'ils aient manié (et manient encore) la désinformation est patent, mais ils n'en avaient pas le monopole. Quand les historiens des générations à venir traiteront de la guerre du Golfe, il y a fort à parier que l'on aura quelques surprises...

DES LECTEURS CHEVRONNÉS



Merci aux quelques lecteurs qui nous ont écrit pour nous donner la raison pour laquelle le chevron de Rudel (cf. A-J. n° 4, page 2) ne pouvait pas être porté sur les deux ailes : il s'agissait d'une marque d'identification imposée par les Hongrois aux avions allemands survolant leur territoire à compter du 28 septembre 1944.
Nous remercions aussi M. Souffan de Paris qui, sans tout à fait nous conseiller de changer de lunettes, nous indique que la photo reproduite ci-dessus figure dans le livre *Stuka-Oberst,* comme celle que nous avons publiée en référence dans le courrier des lecteurs du n° 5... quelques pages plus loin !
Il nous précise également que le Bf 109G publié en profil en page 24 du n° 3 ne représente pas l'avion de Götz, comme mentionné dans la légende, mais celui de Werner Schroer, alors commandant de la 8./JG 27, basée à Rhodes en mars 1943.

THIS IS NOT (QUITE) IT !

Je voudrais apporter un petit correctif à la légende de la photo du B-17 parue en page 47 du n° 5. Cet avion est, et en même temps, n'est pas *This it it*.
Je m'explique. Il porte bien les marques du 305th BG, mais le code « XK » était celui du 365th BS et non du 422nd BS, comme indiqué dans la légende (ce dernier s'était vu attribuer le code « JJ »).
Je pense qu'il s'agit de l'avion affecté au 365th BG le 1er février 1943 et baptisé *Flapper*. Il sera effectivement transféré au 532nd BS (381st BG), le 22 août 1943 (soit cinq jours après le raid sur Schweinfurt), où il sera immatriculé VE-C. C'est avec cette nouvelle unité qu'il sera rebaptisé *This is it*.
P. Arno (Lieusaint, 77)

J'IRAI ME CRASHER SUR VOS TOMB

Sébastien Benoit, qui a traduit l'article sur les F-4 dans le dernier numéro, revient avec quelques précisions intéressantes sur le fameux colonel Tomb.

D'apès ce que l'on a pu établir, les pilotes nord-vietnamiens ayant une certaine ancienneté, portaient des noms de guerre qui remontaient au temps de la clandestinté sous les Français. Leur usage sur les ondes avait été interdit par les Soviétiques, mais ils passaient fréquemment outre. Trois des meilleurs pilotes nord-vietnamiens portaient des pseudonymes : Ngu, Bieu et Ton.
En ce qui concerne ce dernier, la presse américaine a eu connaissance de son existence au travers de messages télégraphiques d'origine indéterminée. Sans s'occuper le moins du monde de la phonétique vietnamienne, elle a transformé Ton en « Tomb », ce qui donnait un caractère dramatique plus marqué aux reportages. Pas étonnant que ce Tomb soit resté aussi fantomatique pendant des années, c'était un peu comme si les Russes avaient cherché un colonel Toto dans l'armée de l'Air...
Ton agissait souvent en solitaire et ses tactiques de combat n'avaient rien d'académique. Lorsqu'il n'avait plus de munitions, il s'amusait fréquemment à se glisser au milieu d'une formation de F-4; une fois démasqué, il faisait un signe de la main et dégageait en « split-S » plein pot. On pense que le véritable nom de Ton était Nguyen Hong Nhi et qu'il obtint 8 victoires confirmées. Il a été abattu en combat le 10 mai 1972; mais deux autres as sur MiG-17 ont été descendus ce jour-là, de sorte que l'on ignore encore l'identité de la victime de Cunningham/Driscoll, bien qu'un certain Nguyen Van Bay, un as aux sept victoires, tienne la corde (il serait toujours en vie).
De même, Bieu était Nguyen Van Coc (9 victoires); c'est lui qui pilotait le MiG dans l'histoire que rapporte le *Captain* Don Logan, en date du 5 juillet 1972, dans le livre de Lou Drendel sur le Phantom (paru chez Squadron/Signal). Van Coc terminera sa carrière comme commandant-en-chef des forces aériennes nord-vietnamiennes (il était encore en poste en 1997).
Ngu, de son vrai nom Van Tien Dung, a été rapidement interdit de vol en raison de son statut de héro national. C'est son MiG-21 qui est exposé à Bach-Mai; toutefois, il est vraisemblable que l'appareil est décoré des victoires remportées soit par plusieurs pilotes, soit par l'unité tout entière.

DEUX PETITS TOURS

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'article au sujet des F-4 contre MiG, vaste débat !
Je voudrais juste corriger un point : les VMFA-122 et 232 ont effectué non pas un, mais deux tours d'opérations.

VMFA-122 *Crusaders* :
01.09.67 - 30.08.68 et 05.09.69 - 08.09.70
VMFA-232 *Red Devils* :
21.03.69 - 07.09.69 et 06.04.72 - 01.09.73

Capitaine Y. Le Clair (BA 902, Contrexéville, 88)

MAIS HOUSSET QU'IL DONC S'EST CRASHÉ ?

Dans le courrier des lecteurs du n° 5, la lettre de M. Hugot a attiré mon attention. Il parle en effet du crash du capitaine Housset, le 6 septembre 1945 près de Nevers. Or, dans le n° 40 du *Fana*, Alain Marchand parle de l'accident du commandant (c'est beau l'avancement !) Housset sur le Me 262 n° 2 près de la commune de Tousson (Seine-et-Marne). Habitant Nevers, je serais curieux de savoir où cet avion est tombé réellement.

R. Marcel (Nevers, 58)

NOUVELLES DU FRONT

– Premier salon de maquettes statiques de la Plaine de France. Les 10 et 11 avril 1999, salle des fêtes de Survilliers (95). Tous renseignements auprès de M. Proteau, tél. 01.34.68.92.13

– Livres d'occasion, notices techniques, maquettes anciennes...
Librairie J-Ch. Le Carreres, 21 rue Mayet, 75006 Paris, ouverte les jeudi, vendredi, samedi de 16 à 19 h - Tél. 01.45.66.04.69

– Exposition Maquet'Meet 99 au Thor (84), les 5 et 6 juin.
Pour tout renseignement, contacter C. Kanicki au 04.90.75.04.43 après 18 heures.

APPEL À TÉMOINS

En 1915 ou 1916, un Albatros C.I a été abattu, avec à son bord, un pilote inconnu et le lieutenant observateur Bulow. Leurs vainqueurs étaient le pilote Mesguich et le lieutenant observateur Jacotet sur Morane Parasol. J'aimerais qu'un lecteur puisse m'indiquer à quelle escadrille appartenaient les équipages français et allemands.

E. Seulin - 51, ave d'Occitanie - 63960 VEYRE

De J-C. Mermet (Aix-en-Provence, 13) :
Le Fw 190A publié en page 10 du précédent numéro est un A-3 et non un A-5, comme mentionné dans la légende. On le distingue par l'attache carénée en haut de la dérive, le capot court (ou plus exactement le bâti-moteur court) et par la « sauterelle » (fixation rapide) juste en arrière du capot-moteur.
Les *Stammkenzeichnen* (SKZ) des avions allemands (voir page 48) étaient plus que de simples codes de transfert. Chaque avion se voyait allouer un code, qui était conservé même après modification (lorsque que l'appareil devenait le prototype d'une nouvelle série, par exemple).

Courrier des lecteurs

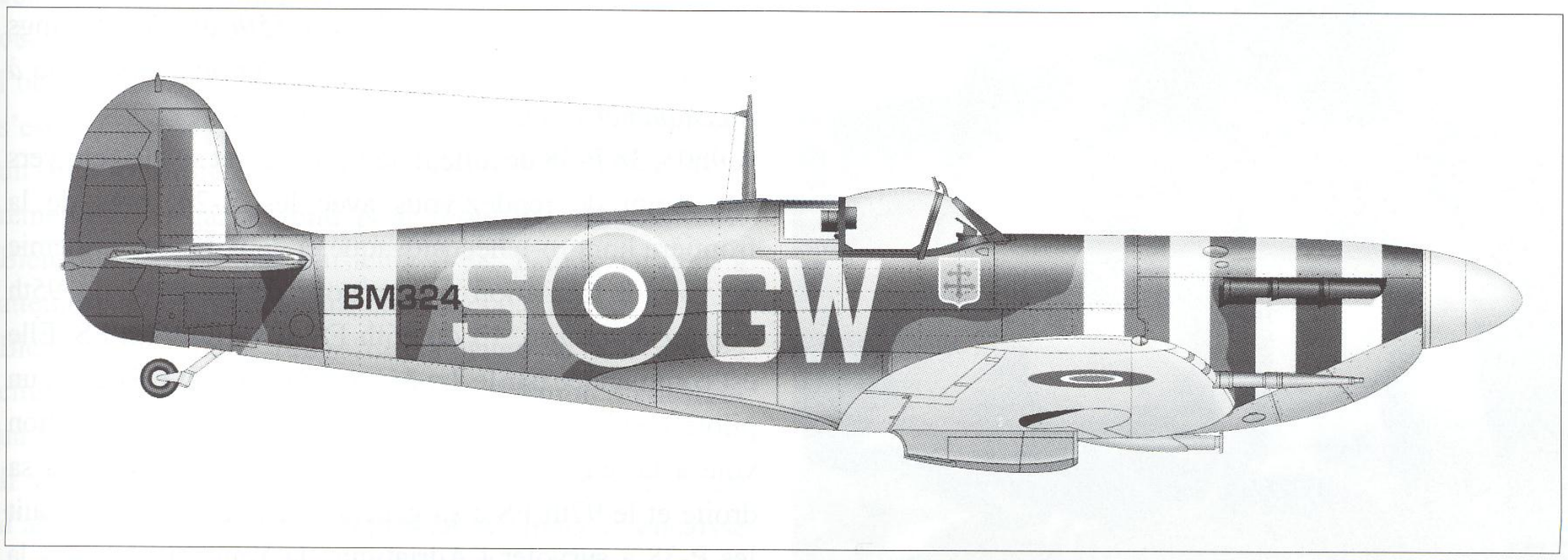
SYMÉTRIE

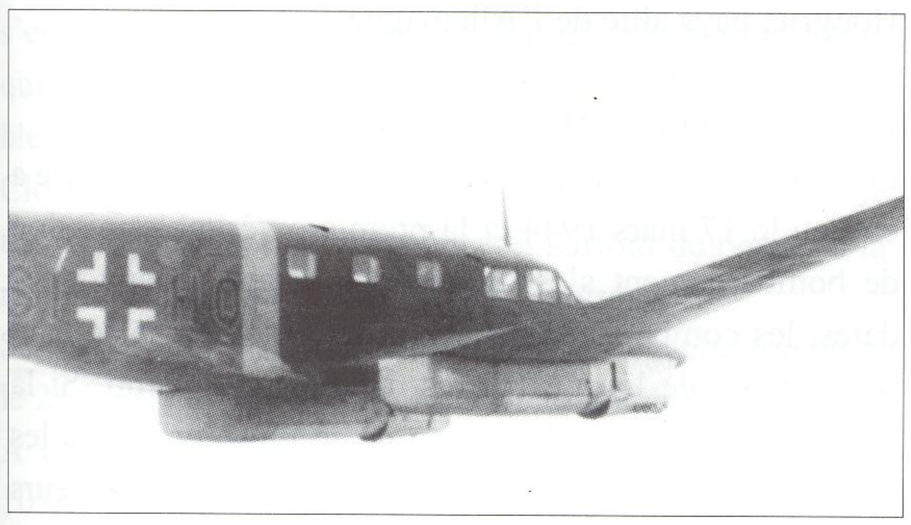
Une petite inexactitude s'est glissée dans la représentation du Spitfire Mk.Vb du commandant Bernard Dupérier, en page 44 du dernier numéro (n° 5). En effet, durant toute l'année 1942 et pratiquement toute l'année 1943, donc a fortiori durent l'opération « Jubilee » du 19 août 1942 à Dieppe, les codes « GW » identifiant le N° 340 Squadron Île-de-France *étaient apposés de manière parfaitement symétrique de part et d'autre du poste de pilotage. En conséquence, si sur le profil gauche on pouvait lire – ainsi que représenté – GW-S, sur le côté droit, le code était S-GW.*
P. Jalouneix (Paris XII, 75)

En effet, vous avez parfaitement raison (hélas !). Nous nous sommes trop concentrés sur l'avion de Dupérier en oubliant les nombreuses photographies prises à cette même époque et montrant sans ambiguité que, sur le côté droit, les Français avaient peint les codes d'une manière beaucoup plus pratique que les Britanniques (obligés de contracter les deux lettres du code *Squadron* pour les faire tenir dans l'étroit espace pour ne pas déplacer – sacrilège ! – la cocarde de fuselage).
Voici, en noir et blanc, le profil rectifié, avec nos excuses.

RELAX, MAX

Plusieurs lecteurs physionomistes nous ont signalé que le pilote photographié devant son Fokker en page 29 du n° 5 ressemblait comme un frère à Max Immelmann.
Eh bien ! oui, c'est lui... Nous nous sommes laissés abuser par la légende des Bundesarchiv qui mentionnait le nom de Boelcke.
À qui se fier, je vous le demande ?
Quant aux deux aviateurs inconnus se tenant aux côtés de Boelcke (page 25), il est vraisemblable qu'il s'agisse de l'équipage du LVG C.II et non de pilotes de chasse – une bonne raison pour qu'ils n'aient pu être identifiés.





LES GOËLANDS ALLEMANDS

En ce qui concerne les C.445 en p. 48 du N° 5, j'ai deux remarques. Vous indiquez que le CD+YF s'est écrasé peu après son transfert. Pas sûr ! Ces appareils ont souvent gardé leur code d'usine pendant toute leur carrière. La bande jaune n'indiquait pas nécessairement un « avion de liaison opérant sur le front Est ». Je vous joins la photo (ci-contre) d'un appareil appartenant à l'école de pilotage de Camitz. Il a gardé son code usine (SI+HO) et porte cette fameuse bande qui, à mon humble avis, indiquait très souvent une école.
J-L. Roba (Charleroi, Belgique)

MERCENAIRE AU SALVADOR

Bien que ne lisant pas le Français, j'ai pu me rendre compte d'une légère erreur dans le n° 5. Vous attribuez le P-51 capturé en Suisse au 65th Fighter Group. *En fait, cet appareil, ex-WD-U, piloté par le* Lieutenant *Curtis Simpson, appartenait bien au 355th* Fighter Squadron, *mais celui-ci était rattaché au 4th* Fighter Group. *Il dut se poser à la suite d'une fuite de glycol. Simpson parviendra à s'évader et à rejoindre Debden le 15 octobre 1944.*
Par ailleurs, j'ai eu l'occasion d'interviewer, quelques années auparavant, Tom Voll. Celui-ci, venu acheter des Corsair en Amérique Centrale, a pris part à la « Guerre du Football » comme mercenaire. Bien qu'il n'ait pas voulu me préciser dans quel camp il se trouvait, je pense qu'il s'est retrouvé du côté salvadorien. Je vous envoie un extrait de son interview concernant cet épisode.
Steve Blake (Mission Viejo, Californie, USA)

Finalement, je me suis retrouvé dans le pays en question à piloter des P-51 au cours d'un petit conflit qui avait éclaté dans la région. Un jour, j'étais en patrouille avec deux autres P-51, quand nous avons été coiffés par trois Corsair ennemis. Les deux types avec moi s'enfuirent en m'abandonnant à mon sort. Le premier Corsair que j'ai abattu volait juste devant moi et une courte rafale a suffi à le faire exploser. Ce fut plus difficile pour le second – il s'est débattu comme un beau diable. J'ai finalement réussi à l'incendier et il est parti en abattée, mais je n'ai pas vu de parachute. Le troisième m'a sérieusement bousculé; mon avion s'est retrouvé troué comme une passoire et le réservoir de glycol a été touché. Il a aussi arraché ma verrière. J'étais trop bas pour sauter et le terrain était trop accidenté pour tenter un atterrissage de fortune. Alors, j'ai débouclé mon harnais et me suis mis debout sur mon siège. J'allais tirer sur la corde du parachute en espérant que tout irait pour le mieux, quand je me suis rendu compte que mon vieux bourricot continuait à voler. J'ai décidé de rentrer au bercail à son bord. Au moment où j'allais me poser, le moteur a serré, mais j'ai réussi à atterrir sans problème.

À prendre avec les précautions d'usage (NDLR).

REVANCHE DANS LE CIEL DE HONGRIE

Le Puma sort ses griffes

STEVE BLAKE

Parmi les Alliés sur lesquels se sont appuyés les Allemands pendant la Seconde Guerre mondiale, les Hongrois ont été les plus fidèles et parmi les plus efficients. La modeste aviation magyare doit être modernisée par la Luftwaffe pour atteindre un potentiel décent. Toutefois, le faible nombre de chasseurs dont ils disposent incite les Hongrois à une certaine mesure dans leurs engagements. Mais, il ne faut pas confondre mesure et réserve, car, une fois lâchés, les Pumas sortent toutes griffes dehors. Les Américains en feront la triste expérience à plusieurs reprises, et, en particulier, le 7 juillet 1944.

Basé à Vincenzo, près de Foggia en Italie, le 82nd *Fighter Group* peut être considéré en juillet 1944 comme une unité aguerrie. Engagé en opérations depuis près de deux ans, le groupe est désormais rattaché à la 15th *Air Force* et sa mission principale consiste à protéger les bombardiers lourds opérant au-dessus de l'Europe du Sud et de l'Est.

Le 7 juillet 1944, le groupe reçoit l'ordre de « *fournir l'escorte à partir de Banovce (Tchécoslovaquie) pour protéger la retraite des B-24 des 55th et 304th* Wings *venant d'attaquer les usines de carburant synthétique à Blechammer et Oderthal (Allemagne)* ».

À 9h05, 38 P-38 décollent de Vincenzo et se dirigent vers leur point de rendez-vous avec les B-24, près de la frontière hongro-tchécoslovaque, à deux heures et demie de vol. La formation se compose de 15 P-38 du 95th *Fighter Squadron*, 13 du 96th FS et 10 du 97th FS. Elle est commandée par le *1st Lieutenant* Joseph F. Belton, un pilote confirmé, déjà titulaire de deux victoires. Belton vole à la tête du 95th FS, encadré par le 96th FS à sa droite et le 97th FS à sa gauche. Le plan de vol conduit les P-38 à survoler l'Adriatique, la Yougoslavie, puis la Hongrie, pays allié de l'Allemagne.

DANS L'ANTRE DES PUMAS

Le premier accrochage sérieux au-dessus de la Hongrie a eu lieu le 17 mars 1944 et la première véritable mission de bombardement s'est déroulée le 2 avril. Depuis ces dates, les combats aériens se sont multipliés, se soldant souvent par de lourdes pertes dans chaque camp. Si la 15th *Air Force* a eu l'occasion de se mesurer à tous les types ou presque de monomoteurs et de bimoteurs allemands, ses adversaires les plus redoutables ont toujours été les Bf 109 du groupe des Pumas hongrois.

Le 101/I *Vádasz Osztaly* (groupe de chasse) se compose de trois escadrilles de 16 appareils chacune, toutes basées près de Veszprém, une petite ville proche du lac Balaton. Le 101/I est commandé par le lieutenant-colonel Aladar Heppes, l'un des plus vieux as de tous les temps. Les pilotes logent à Balaton Almadi, une station balnéaire en bordure du lac, très éloignée des objectifs fréquemment bombardés par la RAF depuis quelques semaines.

Au petit matin du 7 juillet, comme tous les jours, des camions viennent ramasser les pilotes pour les emmener à la base. Au milieu du petit-déjeuner, Heppes fait son apparition et interpelle l'un des pilotes, le caporal-chef Karoly Faludi, pour lui signifier qu'aujourd'hui, il aura l'honneur d'être son numéro deux.

ABATTU PAR DES P-38

Le choix de Heppes n'est pas fruit du hasard, car Faludi est un pilote consommé. En 1941, peu après son dix-huitième anniversaire, il passe avec succès son brevet de pilote civil et s'engage dans l'armée de l'Air royale hongroise. Il décroche son brevet militaire en décembre

1942 et est assigné à l'escadrille 5/1, basée alors à Mátyásföld, près de Budapest. Cette unité vole sur la version indigène du Reggiane Re.2000, que les Hongrois ont baptisée *Heja* (vautour). À l'automne 1943, il rejoint la 2/1 à Ferihegy, également dans la banlieue de Budapest. En janvier 1944, cette escadrille touche ses premiers Bf 109G et ce n'est que le 17 mars que Faludi effectue sa première mission de guerre.

Le 13 avril, il décolle sur alerte avec son escadrille, mais les contrôleurs donnent un mauvais cap et les pilotes hongrois nepeuvent rejoindre les Américains qui bombardent Budapest. Finalement, alors que leur jauge ne leur permet pas d'espérer plus de quinze minutes de vol, ils reçoivent l'ordre de rentrer. Cette fois encore, les contrôleurs ont commis une grave erreur, car au moment où les 109 se présentent à Ferihegy, l'aérodrome est l'objet d'un raid aérien. À peine la première section s'est-elle posée que les bombes commencent à exploser un peu partout. Les autres, parmi lesquels Faludi, remettent les gaz à fond pour reprendre de l'altitude. Bien que harcelé par plusieurs P-38, Faludi parvient à atteindre 6 000 mètres sans être touché.

Bien que la lampe rouge de sa jauge se soit mise à clignoter, Faludi ne peut résister à la tentation d'encadrer un P-38 dans son collimateur, puis de le suivre en piqué. Il va payer comptant son manque de jugement. Il est d'abord touché par sa propre DCA, mais il encaisse aussitôt après une salve d'obus d'un P-38. Son 109 s'enflamme instantanément et Faludi n'a d'autre issue que de sauter. Avant l'ouverture de son parachute, il est blessé à la jambe.

Cloué sur un lit d'hôpital pendant deux mois, il a le temps de ruminer sa vengeance et surtout de penser à la meilleure manière d'attaquer un Lightning.

Sans attendre sa guérison totale, Faludi regagne son unité le 25 juin. Le lendemain, il repart au combat.

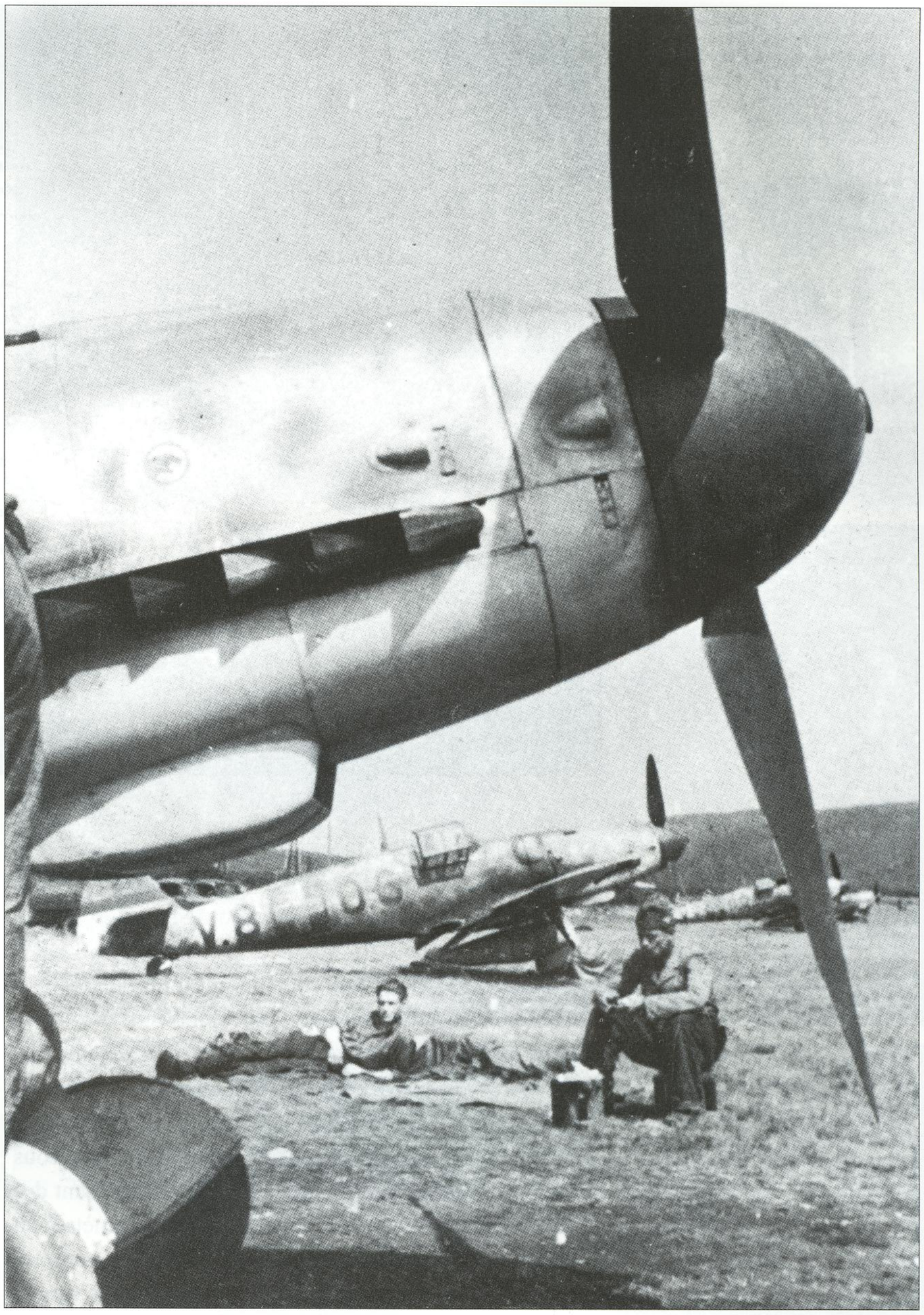
À cette date, son escadrille a été rebaptisée 101/1 (le 101/I *Vádasz Osztaly* a été formé fin mai). Faludi remporte sa première victoire, un B-24, le 2 juillet, au cours d'une grande bagarre au sud de Budapest.

Après avoir avalé son petit-déjeuner, Faludi se rend au QG du groupe avec son équipement de vol. Son Bf 109G-6 l'y attend déjà.

LA CHASSE AUX TRAÎNARDS

La première escadrille stationne habituellement dans un bois bordant le côté est de la piste, au nord du QG. La deuxième escadrille stationne au sud du QG et la troisième est abritée sous le couvert d'un autre bois, à l'opposé du terrain. Les appareils sont protégés d'éventuels bombardements par des revêtements en forme de « U » construits entre les arbres. Des haut-parleurs sont installés dans les arbres. Reliés au contrôle de la chasse, profondément enterré dans une colline près de Budapest, ils permettent aux pilotes d'être avertis rapidement en cas de raid aérien.

En ce matin du 7 juillet, les haut-parleurs résonnent déjà. Des bombardiers américains ont été repérés se dirigeant vers la frontière tchécoslovaque, dans le nord du pays. Toutefois, cette zone est placée sous la responsabilité de la Luftwaffe. En outre, le petit nombre de chasseurs dont disposent les Hongrois les incitent à une certaine mesure dans leurs engagements. Ils préfèrent attaquer les bombardiers sur le chemin du retour, une fois que leurs formations ont été disloquées par la *flak* et la chasse allemandes. Les immanquables traînards offrent alors une proie moins dangereuse.



Des Bf 109G-6 à Veszprém, au cours de l'été 1944. Le blanc des marques de nationalité a été effacé et les appareils portent un minuscule insigne sur le capot.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

FACE À DIX LIGHTNING

L'une des escadrilles des Pumas se trouve déjà engagée aux côtés des Allemands près de Györ. Au moment où son retour est annoncé, une nouvelle alerte retentit. Aussitôt, Heppes s'élance à la tête d'une formation de dix Bf 109G et met le cap au nord. Lorsqu'il arrive dans la région de Györ, où l'ennemi a été signalé, le ciel est vide. Après avoir tourné en rond une quinzaine de minutes, les pilotes reçoivent l'ordre de se diriger vers le sud, en direction de Pápa. Entre Györ et Pápa, près de Tet, Heppes aperçoit dix Lightning à trois heures, environ 2 000 mètres en dessous des 109 qui évoluent alors vers 4 000 mètres d'altitude.

« Vieux Puma » (indicatif de Heppes) donne l'ordre d'attaquer, mais interdit tout combat tournoyant

Opposite page:
Senior Corporal Karoly Faludi in front of his Bf 109G-6 of 2/1 Squadron at Ferighegy (Spring 1944). He was shot down while flying this aircraft on April 13, 1944.

Above:
Bf 109G-6s at Veszprém (Summer 1944). The white of the national markings has not been painted and all aircraft sport a tiny unit insignia.

Page opposée :
le caporal-chef Karoly Faludi devant son Bf 109G-6 de l'escadrille 2/1 à Ferighegy, au printemps 1944. C'est à bord de cet appareil qu'il est abattu le 13 avril 1944.

PUMAS

The unit insignia, a puma head, was not painted but came as a decal, which may explain why it was so diminutive.

individuel. Les Hongrois plongent en virant sur leur droite, arrivant sur les Lightning à un angle de 30°. Immédiatement, les Américains forment un « cercle Lufbery ».

Les pilotes du 82nd FG ont atteint leur point de rendez-vous au nord de Győr à 11h25. Ils volent à environ 4 000 mètres. Ils tournent en rond une vingtaine de minutes sans apercevoir les B-24 qu'ils sont chargés de protéger. Finalement, ils se décident à mettre le cap au sud et trouvent une formation non identifiée de B-24, déjà sous la protection de quelques P-51. À 11h50, ils repèrent des chasseurs ennemis à basse altitude, à cent kilomètres au nord du lac Balaton. Le deuxième *Flight* du 96th FS pique pour intercepter quatre 109 qui remontent vers le nord, mais il est coiffé par six ou sept autres 109 qui n'effectuent qu'une passe.

Un mécanicien appose l'insigne des Pumas sur le capot d'un Bf 109G. Il semble que cet insigne n'était pas peint, mais était appliqué par transfert.

LA 500ème VICTOIRE DU 82nd FG

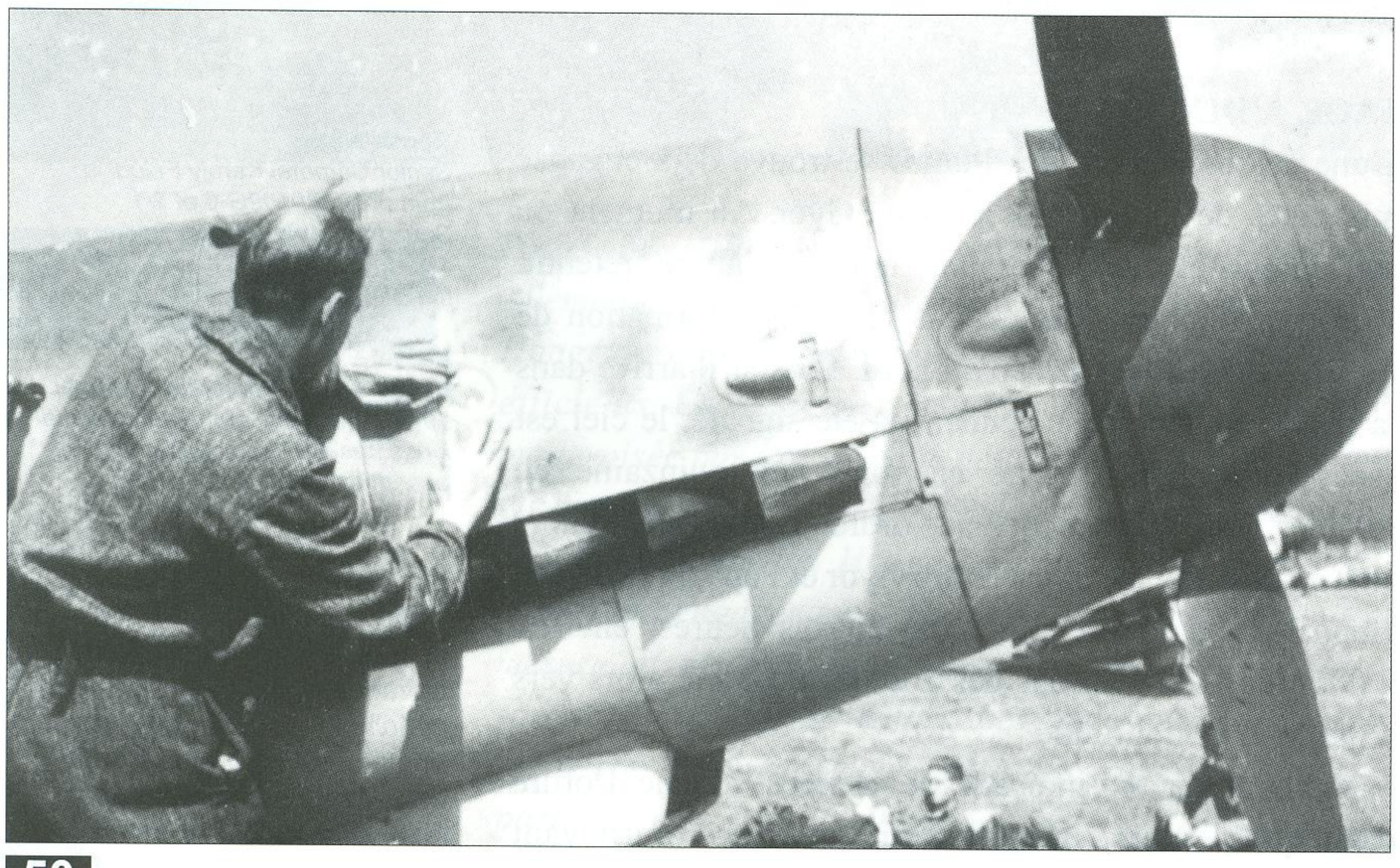
Le premier *Flight* du 96th FS plonge à la rescousse et dans la bagarre qui s'ensuit, il revendique deux 109 abattus : l'un par le *1st Lieutenant* Merril A. Adelson (sa troisième personnelle), l'autre par le *1st Lieutenant* Walter J. Carroll (sa quatrième). Ce dernier, leader d'une section du 96th FS, reçoit au passage quelques obus dans le plan gauche et dans la trappe du train d'atterrissage.

À son tour, le 95th FS se rue à l'attaque. Le deuxième *Flight* poursuit deux 109 qui cherchent à échapper à des P-51. Cependant, les P-38 sont pris à partie par six ou huit Messerschmitt et le premier *Flight* doit intervenir pour les dégager. Trois Me 109 sont revendiqués par les Américains : un par Belton, un par le *1st Lieutenant* Jack D. Doley (troisième victoire personnelle) et un par le *2nd Lieutenant* James C. Hardin (sa première).

À cette occasion, Belton remporte la 500ème victoire du 82nd *Fighter Group*. Mais, ce n'est pas sans casse.

Le *2nd Lieutenant* Charles C. Walker est porté disparu. Walker, qui avait rejoint l'escadrille dix jours plus tôt, volait comme ailier du *1st Lieutenant* Roy I. Harman, commandant une section du 95th FS. Le *2nd Lieutenant* Lester J. Henry encaisse quelques obus, sans gravité, et, comme Carroll, il regagnera sa base.

Le 97th FS, demeuré en couverture haute, n'est pas intervenu dans la brève échauffourée.



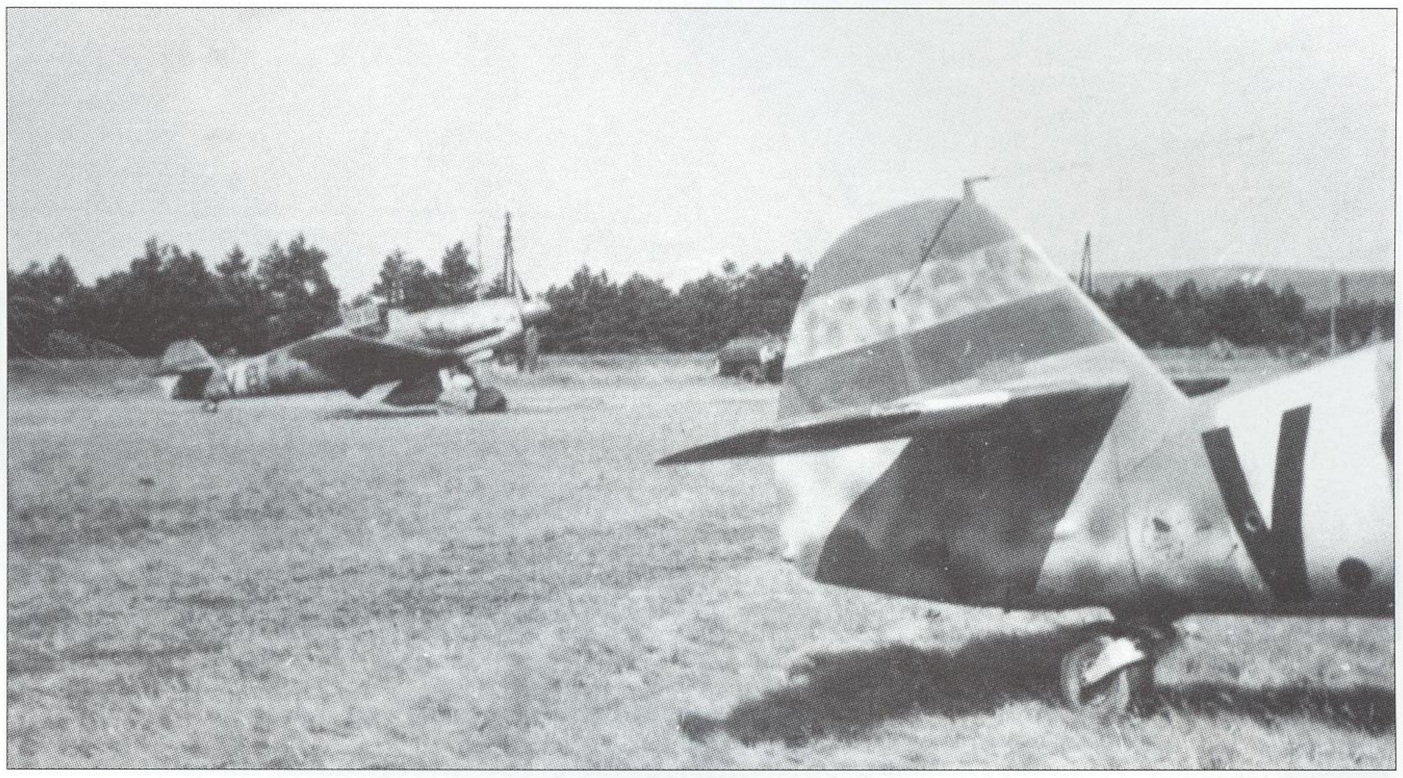
ENCADRÉ PAR DES TRAÇANTES

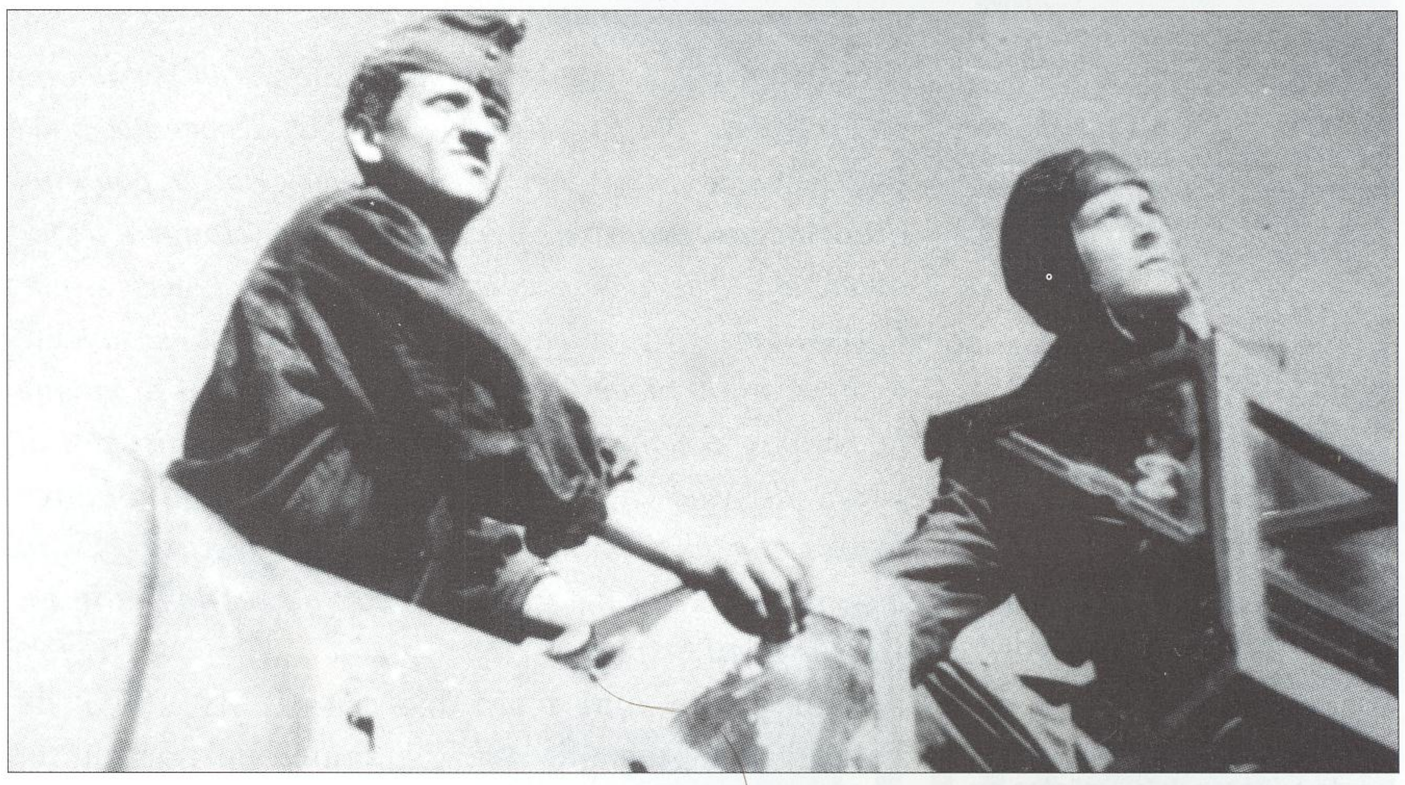
Tout à coup, le ciel s'est empli de plus de Lightning que les Pumas n'en peuvent maîtriser. Des Américains ont surgi pour aider leurs camarades en difficulté. Faludi suit Heppes qui tire dans le « cercle Lufbery », quand, brutalement, une masse s'insère entre les deux 109. À moins de 300 mètres de distance, un Lightning s'inscrit dans le collimateur de Faludi. Pressant la détente, il tire une longue salve de cinq à six secondes avec ses mitrailleuses de 13 mm pour inciter l'Américain à décrocher. Il touche le Lightning à plusieurs reprises. Il s'agit, sans aucun

doute, de l'appareil de Walter J. Carroll.
Au même moment, Faludi est encadré à son tour par des traçantes. Il rompt en piqué sur sa droite pour esquiver. Assuré de n'avoir pas été suivi, Faludi reprend de l'altitude pour rejoindre sa formation.
C'est alors qu'il aperçoit un Lightning isolé, à environ 1 500 mètres de distance, 1 000 mètres dessous, en train d'effectuer un tonneau à pleine vitesse. D'abord étonné par l'étrange comportement de l'Américain, Faludi se rend compte qu'il est en fait poursuivi par trois 109 qui se rapprochent à moins de 500 mètres. Il reconnaît d'ailleurs l'appareil du lieutenant Pál Irányi, commandant l'escadrille 101/1.

DANS L'ANGLE MORT

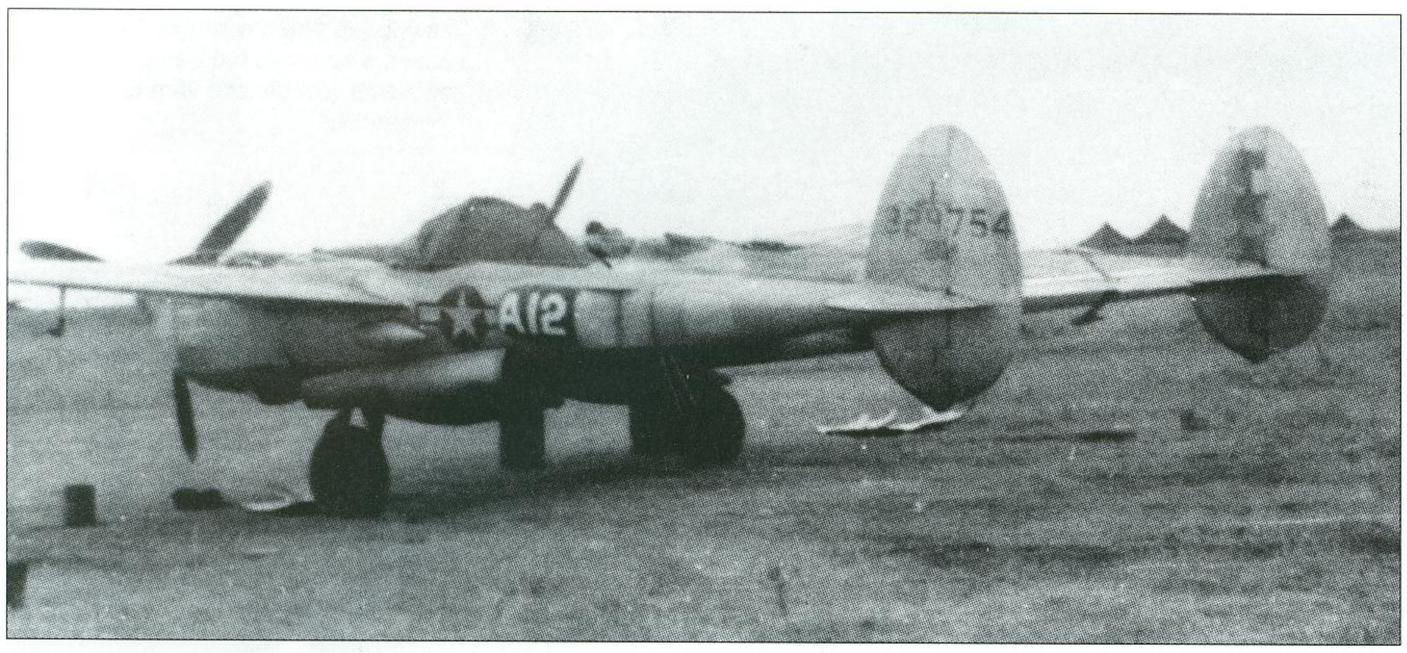
Sans perdre de temps à réfléchir, Faludi se précipite à son tour dans le sillage du Lightning. Il pique presque à la verticale, puis redresse. Cette manœuvre lui a permis de distancer les autres 109. Il se place à 100 mètres sous le ventre du bimoteur. Le pilote ennemi, l'esprit accaparé par le trio de Me 109 sur ses talons, ne soupçonne pas qu'un quatrième est en train de se glisser dans l'angle mort sous sa queue. Faludi se rapproche à toucher. Tout à coup, le Lightning se met à se balancer de droite à gauche. Peut-être l'Américain se doute-t-il de quelque chose ? Mais Faludi calque sa ligne de vol sur celle de son adversaire et se maintient constamment dans l'angle mort. Puis, il grimpe brutalement, émerge dans le sillage du Lightning à une cinquantaine de mètres de distance et fait feu avec toutes ses armes de bord.
Les obus déchirent la poutre gauche, à la hauteur du moteur et du réservoir. L'appareil prend feu et dégage une épaisse fumée blanche. L'Américain vire sur sa droite et, parvenu à une altitude de 200 mètres, il saute hors de son avion. Faludi tourne en rond autour du parachute et voit sa victime se poser au sol, tandis qu'un véhicule de l'armée se dirige vers le point de chute.
Faludi peut mettre le cap sur Veszprém, satisfait d'avoir pris sa revanche contre ces maudaits « diables à deux queues ». Quelques heures plus tard, le sous-lieutenant Lajos Tóth rentre à son tour à la base, mais à pied. Ayant été séparé de sa section, il a engagé un combat tournoyant acharné avec un Lightning (probablement celui de Lester J. Henry). Après avoir touché son adversaire, Tóth est devenu la cible d'autres chasseurs américains. Moteur en feu, il est parti en vrille et a sauté en parachute. Il a atterri non loin de Walker et les deux hommes ont été recueillis à bord du même véhicule de l'armée. Tout naturellement, Tóth revient à Veszprém avec la certitude qu'il a abattu l'appareil de Walker.
Au cours de ce combat, les Pumas ont revendiqué trois victoires. Comme on l'a vu, en fait seul le P-38 de Walker a été détruit. Officiellement, Tóth est crédité du Lightning de Walker, tandis que Faludi reçoit l'homologation du premier Lightning qu'il a touché.
Par la suite, sur la foi du rapport de Heppes et d'Iranyi, qui ont assisté à la destruction de l'appareil de Walker, Faludi recevra une seconde homologation. D'ailleurs, « Vieux Puma » a félicité Faludi par radio au moment où il a vu l'appareil de Walker s'écraser au sol.
Cependant, dans la chaleur du combat, personne ne s'est soucié de relever la position exacte de l'épave. Malgré d'importantes battues, une seule carcasse de Lightning (le P-38J-15 44-231289 de Walker) sera retrouvée – et pour cause...





De haut en bas :
– Veszprém, été 1944. La signification des codes portés par les appareils hongrois n'a pas encore été éclaircie.
– Moment de détente entre deux alertes, Veszprém, juillet 1944. De gauche à droite, les caporaux-chefs Pál Szikora (5 victoires et demie à la fin de la guerre), Karoly Faludi et Zóltán Skulka (ce dernier sera tué en combat, le 21 août 1944).
– Le sous-lieutenant Lajos Tóth (à droite) est, avec 21 victoires (dont 17 remportées sur le front Est), l'un des grands as de la chasse hongroise. Le P-38 qu'il revendique le 7 juillet 1944 représente sa septième victoire. Tóth sera pendu haut et court par les Communistes... six ans après la fin de la guerre.

Veszprém, Summer 1944. Middle, from left to right: Senior Corporals Szikora (5 1/2 kills), Faludy and Skulka († 08.21.1944). Bottom: 2nd Lieutenant Lajos Tóth (right) claimed 21 kills and was one of the greatest Hungarian aces; he was hanged to death by the Communists, six years after the end of the war.



Un P-38J-15-LO du 95th *Fighter Squadron* (82nd *Fighter Group*) à Vincenzo, à l'été 1944. Le 82nd *Fighter Squadron* avait adopté une lettre pour chacun de ses *Squadrons* (A pour le 95th, B pour le 96th et C pour le 97th), suivie d'une lettre ou d'un nombre, le tout peint sur un carré dans la couleur de l'escadrille (rouge pour le 95th, noir pour le 96th et jaune pour le 97th). Les archives américaines indiquent que le serial (43-29754) était attribué à un... L-4H . Si l'un de nos lecteurs peut nous éclairer sur cette apparente anomalie...

Above:
A P-38J-15-LO of 95th FS (82nd FG) at Vincenzo, Summer 1944.

Below, left:
Lts Joe Belton and Gerald Cavanaugh (on the left) listen to their Squadron leader, Major Herb Philipps. Vincenzo, August 1944.

À gauche :
les *Lieutenants* Joe Belton et Gerald Cavanaugh (à l'extrême gauche) écoutent attentivement les consignes données par leur chef d'escadrille, le *Major* Herb Philipps. Vincenzo, août 1944.

À droite :
les deux frères Joley, pilotes au 95th FS, à gauche Jack et à droite Bob, en avril 1944.

NOUS NE L'AVONS PLUS ENTENDU

Du côté américain, c'est la confusion la plus totale. Personne n'a vu tomber Walker, pas plus Belton que le *2nd Lieutenant* Gerald F. Cavanaugh, chef de section du *Flight* de Harman.

Belton : « *Je commandais l'escadrille qui revenait du secteur au nord du Danube. Plusieurs chasseurs ennemis ont été aperçus au-dessus des bombardiers, poursuivis par des P-51. Quelques avions ennemis ont été rabattus à notre altitude et la dernière section, dans laquelle le Lt. Walker volait comme n° 2, a suivi un Me 109 en rase-mottes. Quelques minutes plus tard, je les ai entendus demander de l'aide et j'ai fait demi-tour pour me porter à leur secours. Avant de les avoir rejoints, j'ai entendu le Lt. Walker dire qu'il volait sur un seul moteur et qu'il avait sérieusement besoin d'assistance. Nous n'avons pas pu le localiser et nous ne l'avons plus entendu* ».

Cavanaugh : « *Je volais comme n° 3 dans la section où le Lt. Walker était n° 2. La section est descendue pour poursuivre un Me 109 et l'avion ennemi nous a conduits droit sur un aérodrome près de Györ, en Hongrie. Nous avons été tirés avec précision par la* flak *légère et par la* flak *lourde de cet aérodrome que nous avons traversé à environ 400 pieds (120 mètres) d'altitude. J'ai vu que le moteur gauche du Lt. Walker fumait, mais je l'ai perdu de vue en cherchant autour de moi d'autres avions ennemis. Quand j'ai à nouveau regardé devant moi, je volais juste derrière le chef de section et le Lt. Walker avait disparu* ».

Aucun pilote américain n'a vu le Bf 109G de Faludi, pas plus que Walker sauter en parachute. Le 95th FS en conclut donc que ce dernier avait été abattu par la *flak*.

LA FIN DES PUMAS

À partir de septembre 1944, les raids aériens sur la Hongrie décroissent sensiblement, tant en nombre qu'en intensité. Les Pumas sont donc à nouveau engagés sur le front Est. Fin août, la chasse hongroise totalise au moins 116 victoires confirmées contre la seule aviation américaine, dont 88 confirmées; elle n'en ajoute que 19 (dont 13 confirmées) par la suite. En septembre, les deux groupes de chasse sont rassemblés en un régiment, le 101 *Vádasz Ezred*. Celui-ci se voit adjoindre un troisième groupe, le 101/III, en janvier 1945. Fin mars, lorsque la Hongrie est en passe d'être entièrement conquise par l'armée Rouge, le régiment fait retraite vers l'Autriche. Par chance pour ses pilotes, il stationne à Raffelding, près de Linz, en zone occidentale, lorsque les combats cessent.

Selon certaines sources, le 101 *Vádasz Ezred* a remporté un total de 478 victoires.

ÉPILOGUE

Karoly Faludi, fortement handicapé par sa vieille blessure à la jambe, aura peu d'occasions de remonter au combat. Il n'en revendiquera pas moins une seconde victoire, contre un Yak-9, le 7 décembre 1944.

Émigré aux États-Unis en 1949, il trouve un emploi à Northrop Aviation. Avec stupéfaction, il découvre que son collègue de bureau, un dénommé Leon Scrydloff, non seulement était pilote de chasse dans l'USAAF, mais qu'un certain 7 juillet 1944, il pilotait un P-38 du 97th FS, quelque deux mille mètres au-dessus de Walker et de lui-même !

Curieux de nature, Faludi se met alors à fouiller les archives américaines et découvre une autre surprise : le 13 avril 1944, il avait été abattu par des P-38 du 95th FS. En ce 7 juillet 1944, il avait donc en quelque sorte pris une double revanche...

LES AS DU 101 *VÁDASZ EZRED*

S/Lt Deszö Szentgyörgyi	33	
Lt Lajos Tóth	28	
Cne György Debrödy	26	
Lt László Molnár	25	† 04.02.45
Lt Miklós Kenyeres	19	
Sgt István Fábián	16	
Cne László An Nánásy	12	† 04.04.45
S/Lt István Kálmán	12	
Lt László Dániel	12	
Lt Ferenc Málnássy	12	† 22.03.45
Sgt Lajos Budai	9	† 17.04.45
Lt-Col. Aladá Heppes	8	
Lt László Máthé	8	
Cne József Bejczy	7	† 04.11.44
Sgt Pál Kovács	7	† 21.08.44
C/C Lajos Krascenics	7	
Cne György Újzsászy	6	
Lt Kálmán Szeverényi	6	† 22.02.45
Sgt Mátyás Lörincs	6	
Sgt Pál Szikora	6	
C/C József Nagy	6	
Lt György Michna	5	
Lt Pál Forró	5	
Lt Béla Füleky	5	† 04.04.45
Lt Tibor Tobak	5	
C/C László Boldizsár	5	

Liste tirée du livre « *Les Pumas Rouges* » de Tibor Tobak, publié aux éditions Alerion en 1996 (ISBN : 2-910963-05-5).

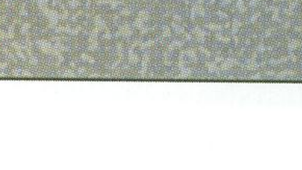
De haut en bas :

– Bf 109G-6, caporal-chef Karoly Faludi, Veszprém, 7 juillet 1944.

– Bf 109G-6, un des appareils pilotés par le lieutenant-colonel Aladar Heppes, début 1944.

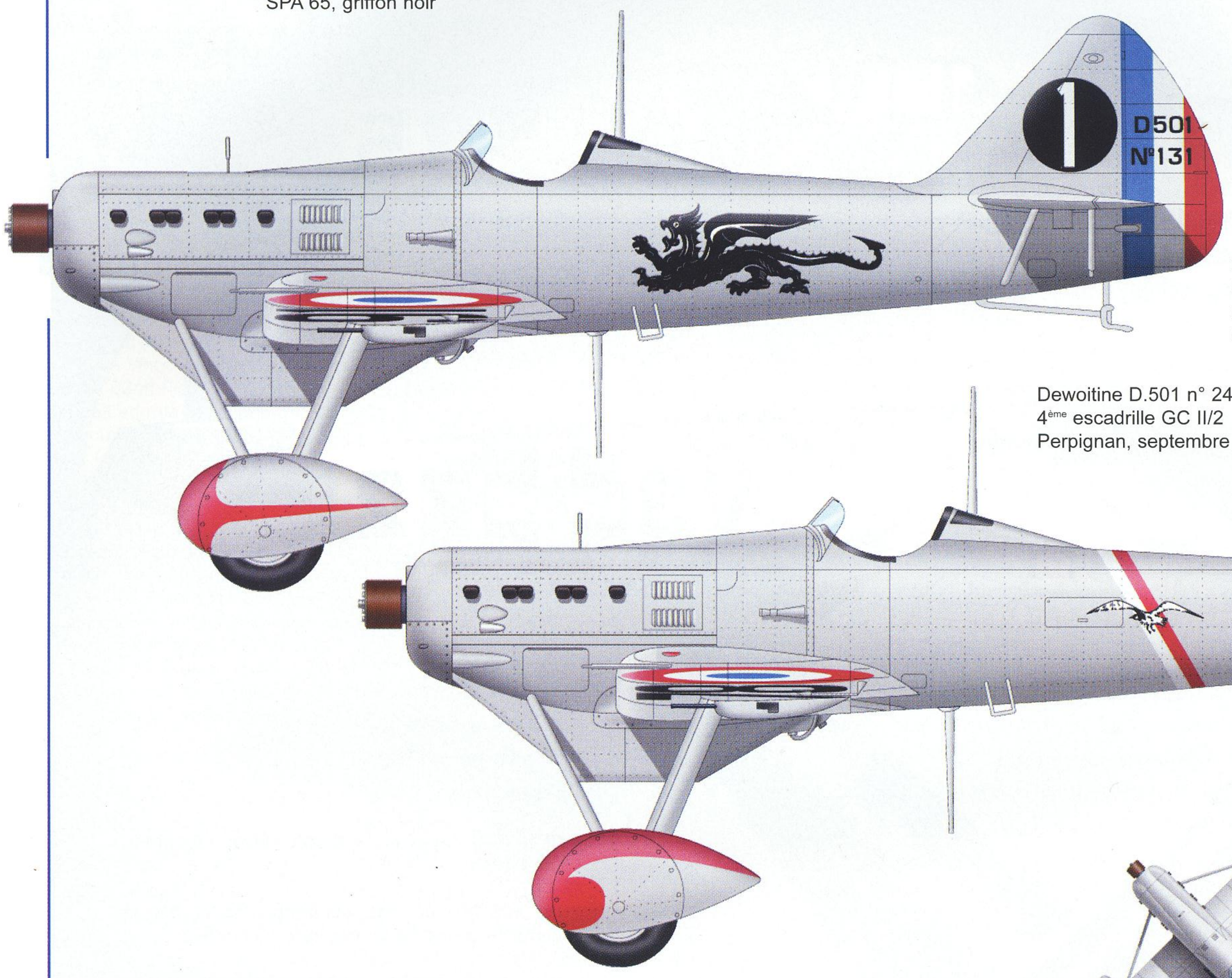
- Bf 109G-6 (Wk.Nr. 760381), lieutenant Laszlo Daniel, Veszprém, été 1944. Sur la dérive, la silhouette de trois P-38 et deux B-24.

Ci-contre :
vue de dessus de l'appareil de Lazlo Daniel.



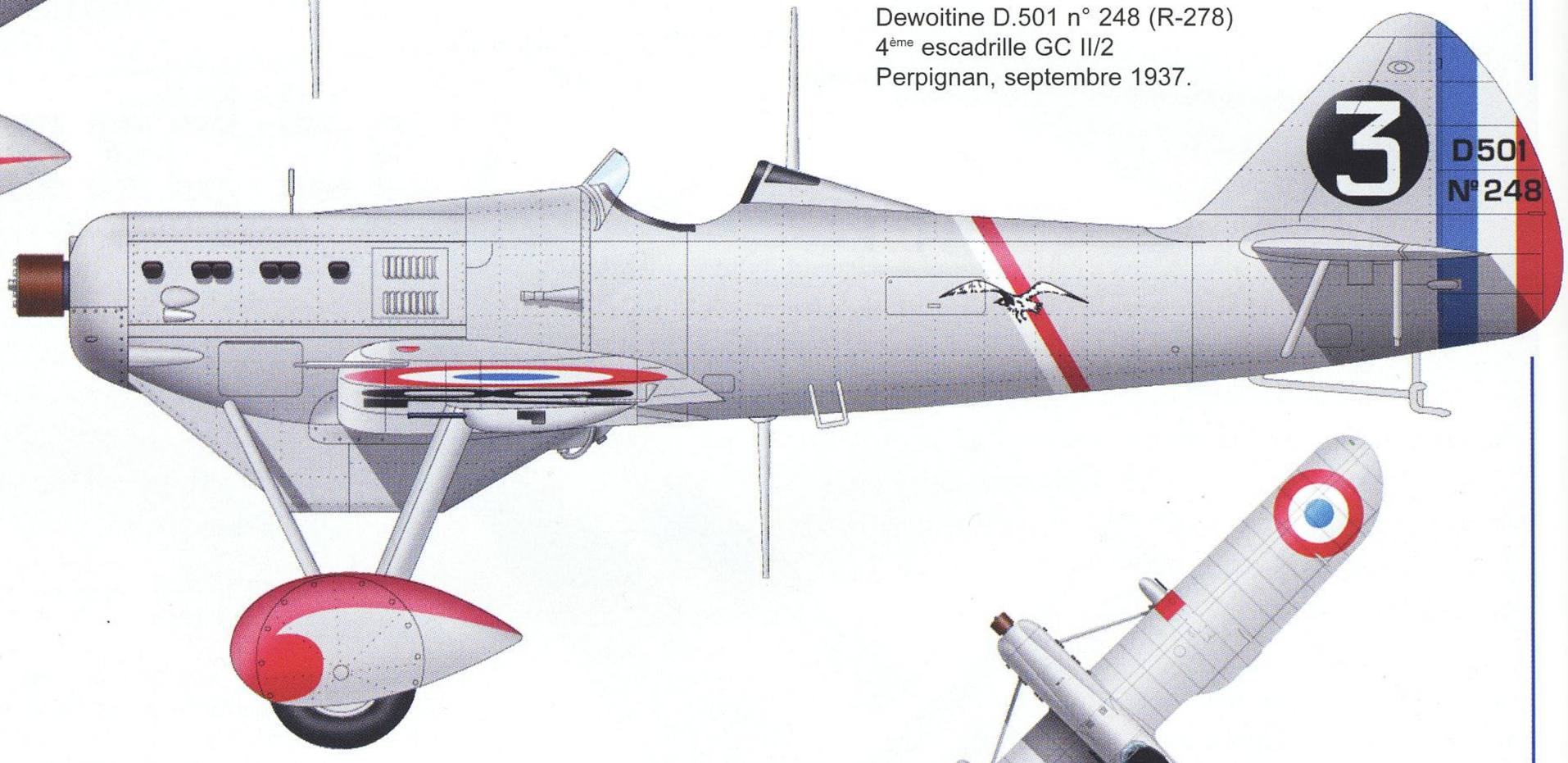
GC II/2 3ème escadrille
SPA 65, griffon noir

GC II/2 4ème escadrille
SPA 57, goëland

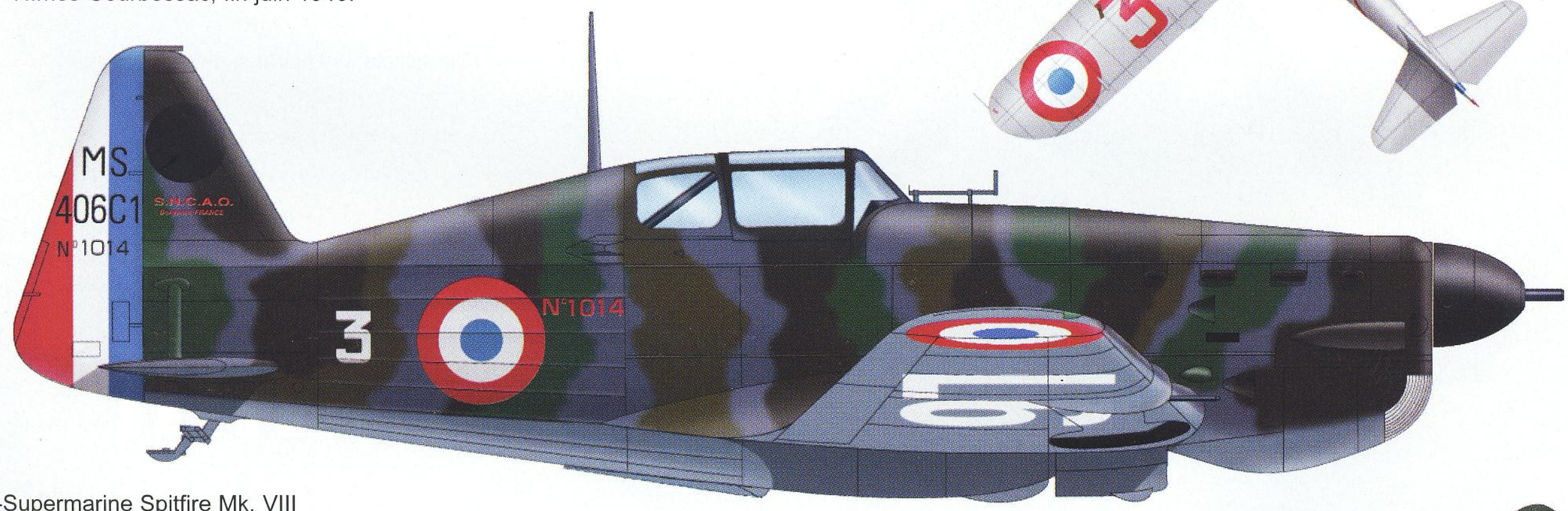


Dewoitine D.501 n° 131 (R-191)
Capitaine de Calonne d'Avesnes,
commandant la 3ème escadrille.
Chartres, 1938.

Dewoitine D.501 n° 248 (R-278)
4ème escadrille GC II/2
Perpignan, septembre 1937.



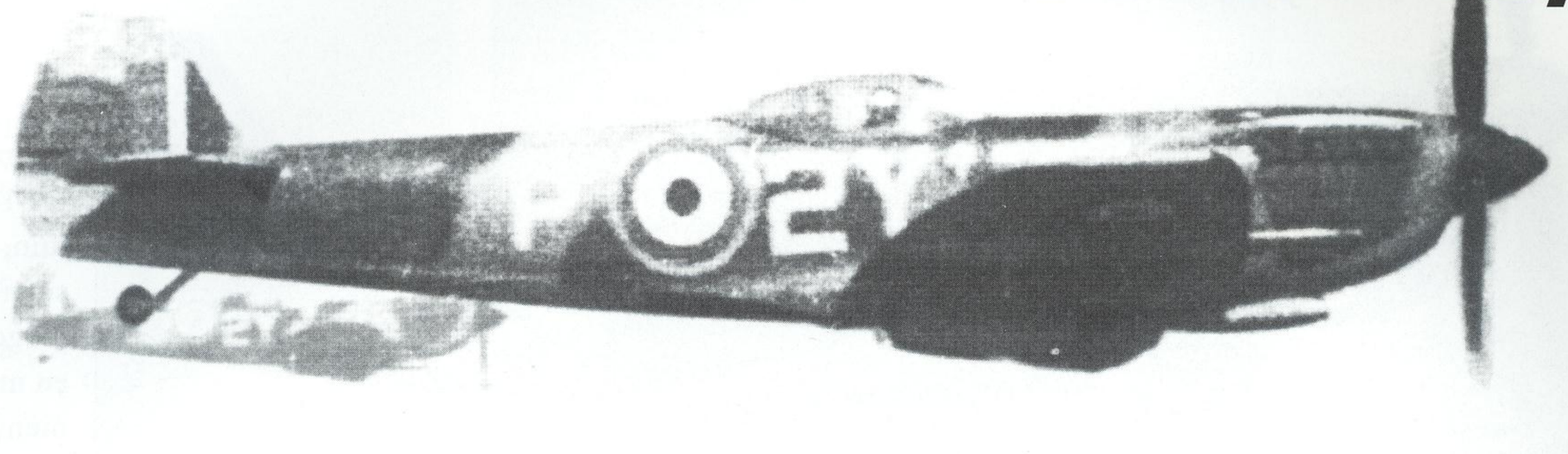
Morane-Saulnier MS.406 n° 1014 (L-604)
3ème escadrille GC II/2
Nîmes-Courbessac, fin juin 1940.



Vickers-Supermarine Spitfire Mk. VIII
(serial probablement MV253)
GC I/2 *Cigognes*, Friedrichshafen, fin 1945.
L'appareil est un ancien appareil du *Berry*, dissous en
novembre 1945, dont il porte encore le code (2Y),
tout en arborant la cigogne de la SPA 103.

La chasse française 1939 - 1945 (6)

Les GC II/2



Bien qu'il n'y ait aucun rapport direct entre le GC II/2 de 39/40 et le GC II/2 Berry *de 44/45, nous avons réuni l'historique de ces deux groupes pour deux raisons. D'abord, leur histoire a été de courte durée et sans véritable faits saillants. Ensuite, ils n'ont pas laissé une documentation iconographique suffisante pour nous permettre d'illustrer leur aventure séparément avec suffisamment de photos et de planches en couleurs.*

The Morane 406 n°774 of GC II/2 crash-landed during the battle of France for an unknown reason. The machine was probably abandonned. Like the n°669 (next page) it bears a dark disk on the fin, which the unit insignia was supposed to be painted on.

LE GC II/2 (1939-40)

Lorsque la guerre éclate, en septembre 1939, cela fait cinq mois que le GC II/2 a été transformé sur Morane 406. Il est mobilisé sur un petit terrain de campagne sur le plateau de Laon. Il a peu d'occasions d'en découdre avec la Luftwaffe pendant la « Drôle de Guerre », sauf le 1er avril 1940, lorsque deux patrouilles se heurtent à des avions de reconnaissance au-dessus des Ardennes. Les rencontres se soldent par les deux premières victoires du groupe, dont une est partagée avec les Potez 631 de l'ECMJ 1/16.

Les choses sérieuses débutent le 10 mai, avec l'attaque du terrain à l'aube par des Do 17. Montrant l'exemple, le commandant Bertrou décolle à vue, sans parachute ni équipement de vol. Touché par le tir d'un mitrailleur, il regagne la base dans un avion endommagé. La patrouille d'alerte a également décollé et connaît plus de succès, puisqu'elle abat l'un des assaillants au-dessus deVervins.

Le 11 mai, le II/2 est sur la brèche de l'aube à la tombée de la nuit, mais ne peut revendiquer que trois victoires probables. Le groupe déplore son premier tué, le sergent Moreau, mortellement blessé à bord de son avion lors d'un combat.

Bien que plus calme, la journée du 12 mai n'en permet pas moins au II/2 d'engranger deux victoires confirmées. Grâce à une manœuvre astucieuse, deux patrouilles coincent un Do 17 et l'abattent en trente secondes.

Le 13 mai sera une journée particulièrement agitée, avec 33 sorties, en grande partie pour l'escorte d'avions de reconnaissance. Un violent combat tournoyant met aux prises neuf Morane à une vingtaine de Bf 110. Seuls trois Morane parviennent à rentrer au terrain. Le commandant Bertrou, le capitaine De Gail et l'adjudant-chef Renaudie ont été abattus et tués; le corps de Bertrou ne sera retrouvé qu'en avril 1941. Les trois victoires homologuées dans la journée sont une piètre compensation.

Le capitaine Larique prend le commandement par intérim (il sera confirmé dans ses fonctions quelques jours plus tard). Les effectifs disponibles sont tombés à sept avions.

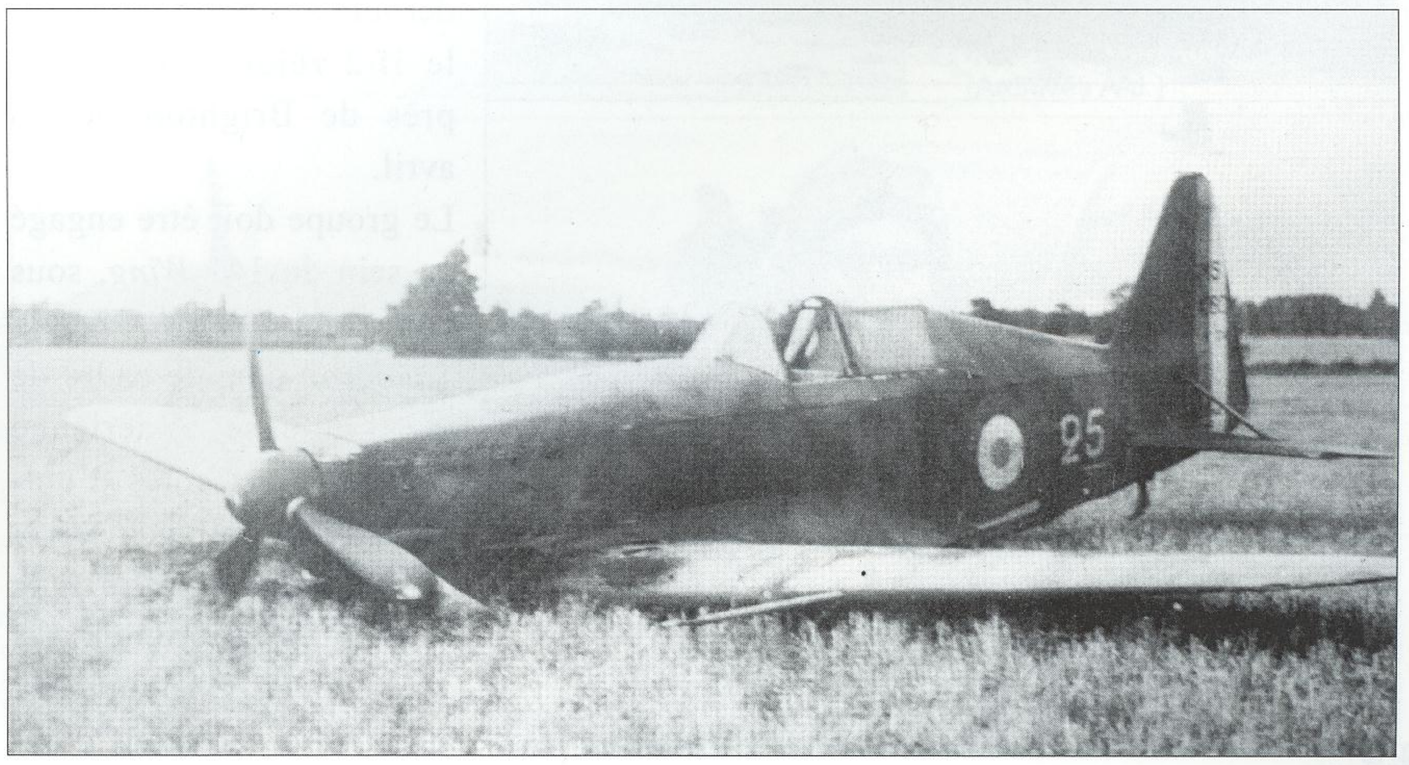
Le 14 mai, le II/2 fournit seize sorties, mais son potentiel continuant à s'affaiblir, il est fréquemment intégré à des partrouilles d'autres groupes du Groupement n° 23. Malheureusement, le II/2 perd un nouveau pilote, le lieutenant Henry de Rohan-Chabot, descendu par des Bf 110 près de Florennes.

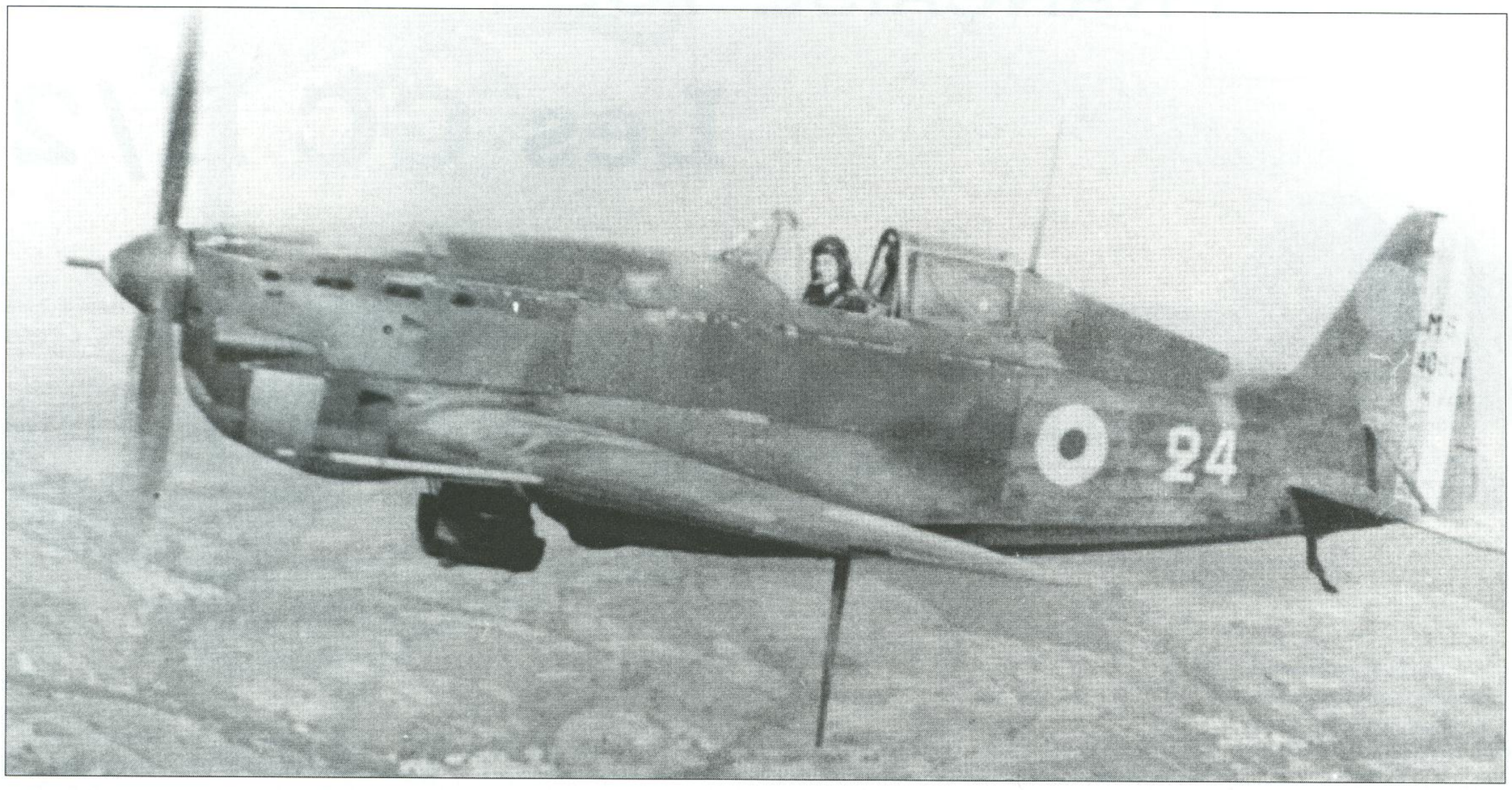
Le 15 mai, l'adjudant-chef Bricart et le sous-lieutenant Milhiet effectuent séparément une mission de reconnaissance au-dessus de Montcornet. Ils repèrent de nombreux chars, qu'ils mitraillent tous deux. Le haut commandement accueille l'information avec scepticisme. Le capitaine Larique, lui, comprend que les avant-gardes ennemies ne sont qu'à 20 km et organise la défense du terrain. Le soir, il s'apprête à évacuer de sa propre initiative, lorsqu'il reçoit l'ordre de replier le groupe sur Le Plessis-Belleville.

Le 17 mai, le II/2 reçoit un renfort de pilotes provenant des CIC : trois Français et neuf Tchèques. Bonne nouvelle, ils arrivent tous avec des avions. Autre bonne nouvelle, le II/2 doit être envoyé dans le Jura pour être transformé sur D.520. Il y part, en effet, le 21, mais il n'y trouvera jamais les D.520...

En raison de la situation sur le front de la Somme, le

Le Morane 406 n° 774 du GC II/2, posé sur le ventre. Lieu et date inconnus. L'appareil a sans doute été abandonné sur place.
(Collection J. Hallade)





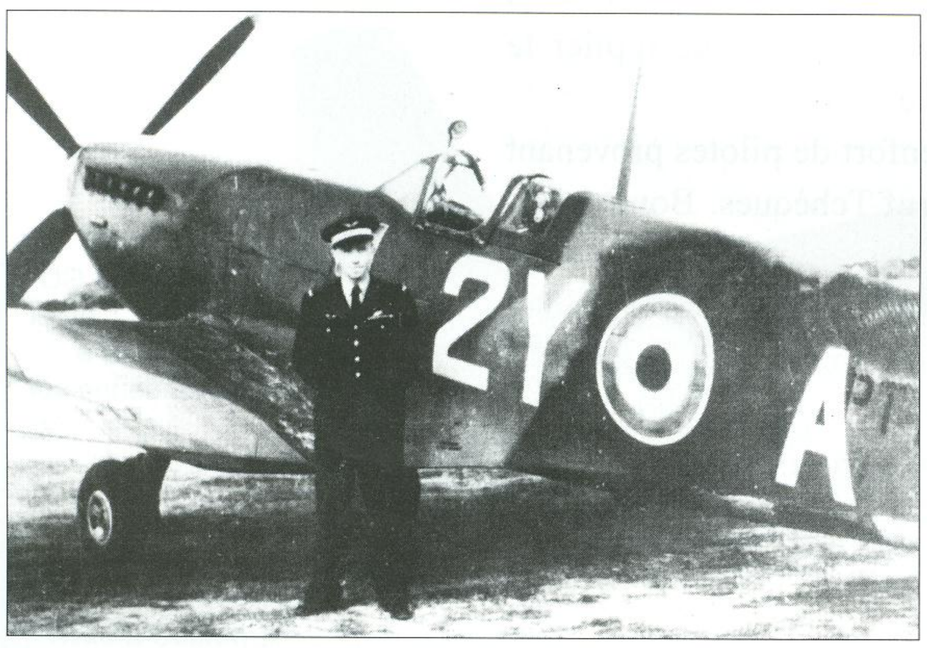
En vol, le Morane n° 640 (L-669) du GC II/2. L'appareil porte une cocarde de fuselage aux proportions inhabituelles et un disque de couleur sur la dérive, dont on pense généralement qu'il était destiné à accueillir l'insigne d'escadrille (comme le n° 774 en page précédente). (Photo Pichon, collection J. Mutin)

groupe détache 13 pilotes à Lognes-Émerainville, le 5 juin. Ils participent aux missions de mitraillage des blindés en compagnie du GC I/6. Dans la soirée, l'adjudant-chef Senet est grièvement blessé par la *flak* au cours de l'une de ces missions, près de Marchelepot.

Le 8 juin, dans un suprême effort pour endiguer l'avance des blindés, la chasse française sort en masse. Le II/2 fournit 13 sorties en 6 missions, attaquant 250 chars entre Forges-les-Eaux et Gournay. Le capitaine d'Abbadie d'Arrast et l'adjudant Marconnet, arrivés au groupe le 17 mai, sont descendus en flammes. Le lieutenant Dolezal et le sous-lieutenant Robiaud se posent en rase campagne.

Le 15 juin est marqué par la dernière victoire du groupe qui, peu à peu, se replie vers le sud. Il se trouve à Nîmes lorsque survient l'armistice. Il n'y survivra pas.

Les deux commandants du GC II/2 *Berry* en 1944/45 : en haut, le commandant Accart et, en bas, le capitaine Guizard. (SHAA)



LE GC II/2 *BERRY* (1944-45)

Le 16 janvier 1944, le nouveau GC II/2 *Berry* voit le jour à Baraki (près d'Alger), sous les ordres du commandant Accart. Après une longue traversée en bateau, sans avion, la formation des pilotes se déroule à Ayr, en Écosse et le II/2 rejoint Shoreham, près de Brighton, le 26 avril.

Le groupe doit être engagé au sein du 141 *Wing*, sous la dénomination de N° 345 *Squadron* dans le cadre de la défense aérienne (ADGB), aux côtés d'unités belges, hollandaises et britanniques. En fait, le II/2 qui aura attendu ses Spirtfire Vb jusqu'en mars, aura peu d'occasions d'engager la Luftwaffe, étant surtout utilisé pour l'escorte de bombardiers avant et pendant les opérations de débarquement en Normandie.

Les pilotes, au nombre de 27, ne chôment pas pendant les 16 jours qui suivent le 6 juin, réalisant quelque 300 sorties en couverture des plages de débarquement et en missions d'accompagnement de bombardiers moyens.

Bien que l'aviation allemande brille par son absence, les missions n'en sont pas moins dangereuses en raison de l'abondance de la *flak* dans les secteurs survolés. Le groupe perd ainsi un pilote tué et deux disparus pendant cette période.

À compter du 7 août, le *Berry* prend part à des escortes de bombardiers au-dessus de la Ruhr. Le groupe est alors intégré à la 2nd *Tactical Air Force* le 1er novembre et gagne le continent, où il est rattaché au 145 (*Free French*) *Wing*, en compagnie du I/2 *Cigognes* et du III/2 *Alsace*. Les pilotes ont subi un court stage de bombardement en piqué qu'ils mettent en pratique dès leur arrivée dans les secteurs de Dunkerque et Walcheren, puis au-dessus de la poche de von Rundstedt.

Fin novembre, le *Wing* s'installe dans la banlieue d'Anvers. La vie y est particulièrement pénible, le personnel travaillant et logeant dans des installations précaires et sans confort. Les nuits y sont généralement blanches, à cause des V-1 et des V-2, dont plus de 1 400 explosent sur Anvers et ses environs.

Le 19 décembre, un V-2 s'abat sur les barraquements de l'*Alsace*. La hutte du *Berry* est partiellement soufflée par l'explosion. Le commandant Perdrizet est fortement commotionné et le capitaine Jacquemet blessé par l'effondrement d'une poutre.

Le groupe part ensuite pour les Pays-Bas où il participe à la bataille entre la Meuse et le Rhin; ce sera l'un des moments les plus durs pour le II/2. La *flak*, intense et précise, prélève son lourd tribut : neuf avions abattus, deux pilotes tués et deux autres disparus en une semaine.

Le II/2 est alors rappelé en Grande-Bretagne où il est mis au repos, ce qui permet de parfaire l'entraînement des jeunes pilotes qui lui ont été affectés. Il repart au front début avril et perd encore deux pilotes lors de missions de mitraillage sur le Rhin.

Le groupe n'engrange qu'une seule victoire, le 30 août, le jour où il vient de percevoir des Spitfire Mk.IXE neufs.

Entre le 2 mai 1944 et le 28 avril 1945, le GC II/2 *Berry* a accompli 504 missions de bombardement, 3 316 sorties en 4 952 heures de vol de guerre.

MATÉRIEL

Morane 406	- 08.40
Spitfire Mk. V	03.44 - 09.44
Spitfire Mk. IX	08.44 - 04.45
Spitfire Mk. XVI	04.45 -

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Michel	- 11.01.40
Cdt Bertrou	12.01.40 - 13.05.40 (†)
Cne Larique	17.05.40 - 12.06.40
Cdt Michel	13.06.40 - 10.08.40
Cdt Accart	16.01.44 - 20.10.44
Cdt Guizard	21.10.44 -

Commandant 3ème escadrille

Cne de Calonne	- 10.08.40

Commandant Flight A

Cne Guizard	16.01.44 - 14.05.44
Cne Jacquemet	15.05.44 - 24.12.44
Asp Lemaire	25.12.44 -

Commandant 4ème escadrille

Cne Alexandre	- 11.06.40
Cne Labit	12.06.40 - 10.08.40

Commandant Flight B

Cne Perdrizet	16.01.44 - 20.01.44
Cne Guérin	21.01.44 - 14.01.45
Cne Decroo	15.01.45 -

VICTOIRES

Drôle de Guerre : 1,5 confirmée
Campagne de mai-juin 40 : 14,5 victoires confirmées
Forces Aériennes Françaises : 1 victoire confirmée

PERTES À L'ENNEMI

Campagne de mai-juin 40

Tués : 7
(Sgt Moreau, 11.05 - Cne De Gail, 13.05 - A/C Renaudie, 13.05 - Cdt Bertrou, 13.05 - Lt de Rohan-Chabot, 14.05 - Cne d'Abbadie d'Arrast, 08.06 - Adj Marconnet, 08.06)
Disparu : 1
(Lt Boissel, 16.06)
Blessés (hors de combat) : 3

Forces Aériennes Françaises

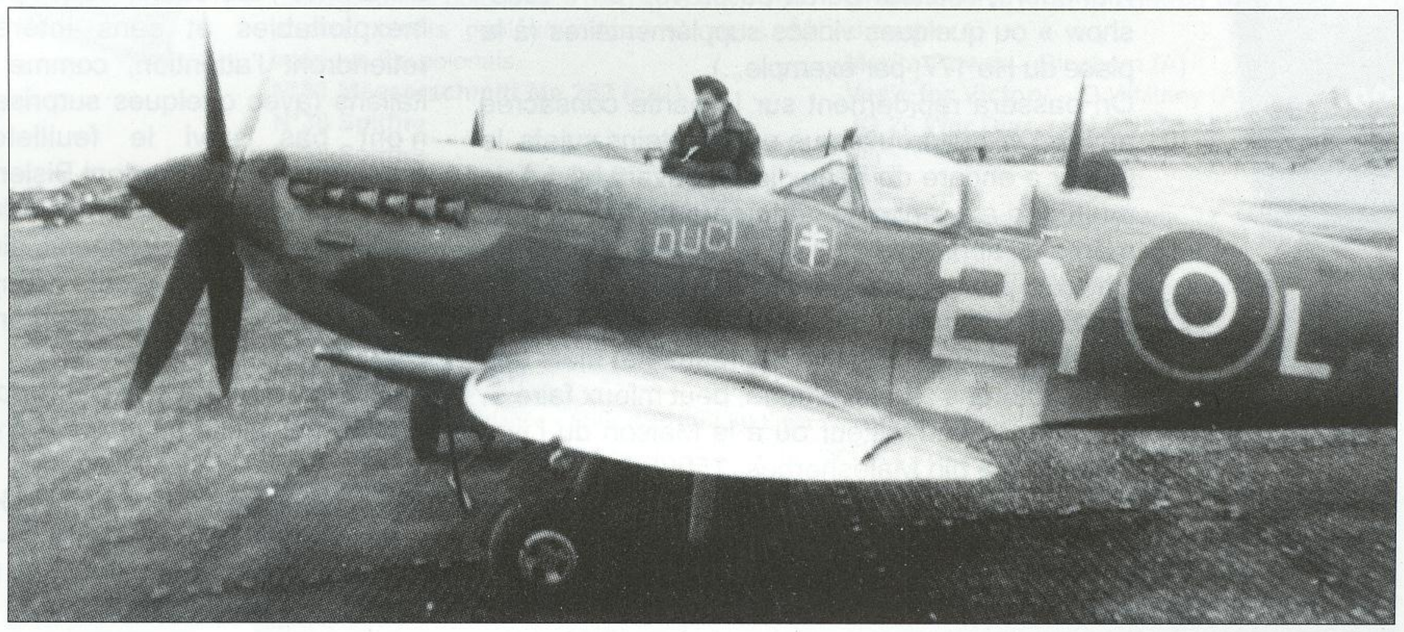
Tués : 6
(Sgt Autret, 07.06.44 - Lt Dop, 10.07.44 - Adj Porchon, 19.11.44 - Lt de Longueville, 13.02.45 - Lt Fleischel, 14.02.45 - Lt d'Aligny, 07.04.45)
Disparus : 5
(Lt Joubert des Ouches, 06.06.44 - S/C Bonjean, 08.06.44 - Sgt Mendes, 22.07.44 - A/C Maurel, 18.09.44 - Cne Kerourio, 08.02.45 - Sgt Oulman, 08.02.45)
Blessés (hors de combat) : 3

TERRAINS

27.08.39	Clermont-les-Fermes (02)
13.10.39	Soissons-Saconin (02)
09.04.40	Laon-Chambry (02)
16.05.40	Le Plessis-Belleville (60)
21.05.40	Chissey (39)
(05 - 09.06 pat. à Emerainville - 77)	
15.06.40	Feurs (42)
16.06.40	St Etienne-Bouthéon (42)
17.06.40	St Symphorien d'Ozon (69)
17.06.40	Montpellier-Fréjorgues (34)
23.06.40	Nîmes-Courbessac (30)
10.08.40	Dissolution
16.01.44	Baraki (Alg)
29.01.44	En mer
05.04.44	Ayr (Ecosse)
26.04.44	Shoreham (Ang)
16.08.44	Deanland (Ang)
12.10.44	Fairwood Common (Ang)
28.10.44	Biggin Hill (Ang)
01.11.44	B.55 (Courtrai-Wevelgem - B)
25.11.44	B.70 (Anvers-Deurne - B)
06.02.45	B.85 (Schijndel - NL)
16.03.45	Fairwood Common
02.04.45	B.85
16.04.45	B.105 (Drope - D)

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

01.04.40	A/C Renaudie Sgt de La Gasnerie ECMJ 1/16	Do 17	Sedan (08)
	Lt de Rohan-Chabot S/C De Muyser	He 111	Monthermé (08)
10.05.40	A/C Dorcy Lt de Rohan-Chabot Cne de Calonne	Do 17	Vervins (02)
12.05.40	Cne de Calonne Lt de Rohan-Chabot Sgt Breitenstein A/C Dorcy S/Lt Milhiet Sgt Delisle	Do 17	Fosse (B)
	A/C Berland S/Lt Robiaud	Ju 88	Namur/Dinant (B)
13.05.40	A/C Dorcy Adj Pollono S/C de La Gasnerie Sgt Breitenstein	Hs 126	Guise (02)
	Cdt Bertrou A/C Renaudie Cne De Gail Sgt Delisle Sgt Breitenstein	Bf 110	Dinant (B)
	A/C Renaudie Cne De Gail	Bf 110	Dinant (B)
18.05.40	Adj Bernavon Sgt Fortin S/C Parent GC III/1	Do 17	Rozoy-s/ Serre (02)
19.05.40	Lt Géraudel A/C Bricart	Bf 109	Guise (02)
	Adj Furst	Hs 126	Laon/Soissons (02)
26.05.40	Adj Bernavon Sgt Fortin Sgt Desrumeaux	Do 17	Valdahon (25)
01.06.40	Sgt Delisle A/C Dorcy S/C Plzak GC II/7	He 111	Pontarlier (25)
05.06.40	A/C Bricart Adj Marconnet S/C Plzak A/C Dorcy S/Lt Milhiet	Bf 109	Roye (80)
	A/C Bricart Adj Marconnet S/C Plzak A/C Dorcy S/Lt Milhiet	Bf 109	Roye (80)
08.06.40	A/C Bricart Lt Dolezal S/Lt Robiaud	Hs 126	Forges-les-Eaux (76)
15.06.40	Cne Labit A/C Berland S/Lt Robiaud Adj Bernavon S/Lt Parent Sgt Fortin Lt Dolezal S/C Kopriva S/C Doucha	Ju 88	Neufchâteau (88)
30.08.44	A/C Maurel Sgt Dromatakis Adj Porchon Sgt Juventin	Do 217	Arnhem (NL)

A GC II/2 Berry Spitfire XVI at Schijndel (Holland) in February 1945. Unfortunately, the serial number is unknown.

Un Spitfire Mk.XVI du GC II/2 *Berry* à Schijndel, en février 1945. Le numéro de série n'est malheureusement pas connu. (Archives A-J.)